9e Année ▰ N° 431 — 50 centimes — 22 Décembre 1906 ▰ Tous les Samedis.

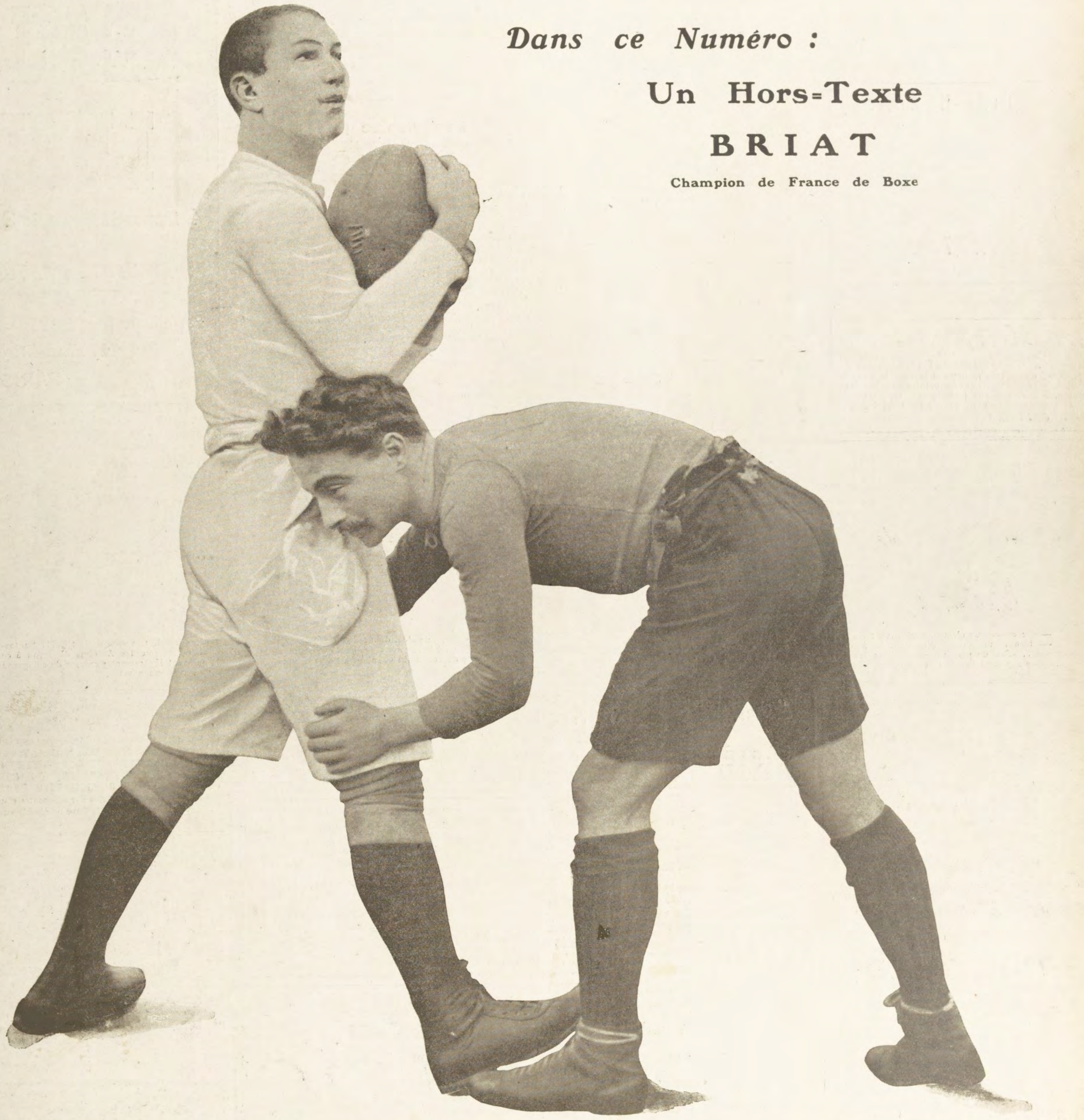
LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :

Un Hors-Texte

BRIAT

Champion de France de Boxe



LE MATCH STADE-RACING

Gallichon, capitaine du Stade-Français,
et Allan Muhr, capitaine du R C. F.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ *Termes & Châteaux* ▰ *Femina*
Musica ▰ *Le Petit Magazine* ▰ ▰ ▰ ▰ ▰
9 & 11, Avenue de l'Opéra ✕ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ 24 *francs*
Étranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHASSIS
ET ROUES
ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.
52, boulevard Haussma n, Paris

FINE-HENDAYE
★ **Izarra**
Liqueur exquise des
BASQUES
GRATTAU
Hendaye (B.-P.)

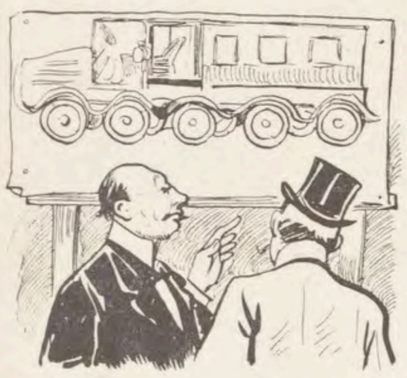
LA BENGALINE
est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

ÉPILATEUR NIL
Détruit instantanément et sans douleur les Poils et Duvets **disgracieux** du **VISAGE** et du **CORPS**. *Pas d'inflammation. Rend la peau douce et veloutée. En usage chez les artistes et l'aristocratie.* Approuvé des sommités médicales.
Le Flacon : **8 fr.** Envoi franco. — **VERDÉILLE,** Pharmacien de 1re cl., **87, Rue de Lévis, Paris** (VIIe arr.).

Aimez-vous la Musique ?
LES CHEFS-D'ŒUVRE DES GRANDS MAITRES, CHANSONNETTES, FANFARES, CLOCHES, SOLI DE VIOLONS, VIOLONCELLES, FLUTE, HAUT-BOIS, CLARINETTE, XYLOPHONE ?
VOULEZ-VOUS ENTENDRE
NOTE. Mme DESCHAMPS-JEHIN, Mlle GARDEN, MM. MURATORE, POLIN, Dranem, Fragson, Mme Esther Lekain, les Étoiles de nos meilleures scènes, les grands succès des Théatres ?
Tous ces plaisirs se trouvent réunis dans le
PHONOGRAPHE du célèbre inventeur **EDISON**
Seul le Phonographe ÉDISON
reproduit à miracle la pureté des voix et l'harmonie divine de la MUSIQUE.
SEULS les Cylindres EDISON
moulés sur or assurent l'enchantement de nos soirées
NE PAS CONFONDRE avec les nombreuses machines parlantes et autres jouets dits phonographes ; les appareils scientifiques inventés par **EDISON** employés de concert avec les véritables cylindres **EDISON**, perfectionnés au plus haut degré, constituent un régal et une fête d'Art.
Exigez la signature Thomas A Edison sur chaque phonographe, sur chaque cylindre.
EN VENTE PARTOUT Demandez à les entendre, vous en serez ravis ; pour le Catalogue avec adresses des dépôts dans votre ville envoyé franco sur demande, adressez-vous à la Cie Fse du Phonographe **EDISON**, 31, R, rue du 4-Septembre, Paris, Téléph. 277-89.
Pour la vente en Belgique : S'adresser à l'Agence Belge de la National Phonographe Co Ltd, 28, place de Bronckère, à BRUXELLES
PHONOGRAPHES à partir de **65** *francs — CYLINDRES moulés sur or, 1 fr. 85*

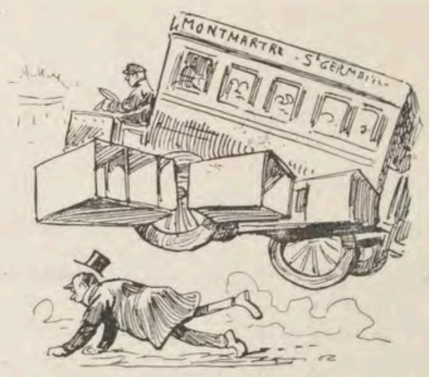
SAVON A L'EAU DE LUBIN
4 francs la Boîte de 3
EN VENTE PARTOUT
Parfumerie **LUBIN**
11, Rue Royale
PARIS.

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS


— Qu'est-ce que c'est que ça ?... un train ?
— Non... un projet d'automobile à douze roues... C'est un peu incommode dans les rues, mais ça supprime l'emploi des pneumatiques et la trépidation.

La Préfecture de police fait ignifuger les chevaux de courses pour les mettre complètement à l'abri du feu, en cas de nouvel incendie des kiosques du pari mutuel.

— Qu'est-ce que c'est donc
— J'ai ajouté à la sirène de l'auto une sirène sur le type de celles qui chantent à l'Opéra dans *Ariane*...



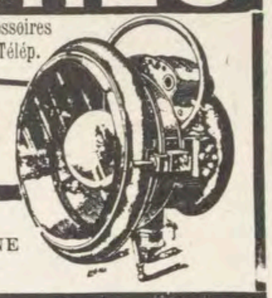
En attendant le triomphe définitif, M. Santos-Dumont transforme les Autobus de façon à ce qu'ils puissent légèrement s'enlever du sol quand ils ont renversé un passant.

PNEU CUIR **VULCAN**
CONCOURS du BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY**
Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.**
Le Flacon : **10 fr.** — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun, Paris

AUTO-FOURNITURES
Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la Ste Ind le des Télép.
ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES
Concessionnaires des **Phares et Lanternes le ZENITH**
Auto-Alarme WEBER
Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL
HUSSENOT ET RAYNAUD
TÉLÉPHONE 580.88
39, Rue de la Boëtie, Paris.



HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau **BANDAGE MEYRIGNAC**
Accepté p'la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne* par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue **MEYRIGNAC,** Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
Les meilleures Voitures de tourisme
102, rue des Vivants BORDEAUX

SUSPENSOIR MILLERET
Elastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

FAUTEUILS DUPONT

mûs par la personne assise à manivelles.

à rampes, monté sur ressorts.
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
Envoi Fco du Catalogue

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

22 Décembre 1906 — N° 431
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE DEPART DU DIRIGEABLE *PATRIE* POUR CHALAIS-MEUDON

Le 15 décembre, le dirigeable militaire Patrie *est parti de Moisson pour gagner, par voie aérienne, le parc d'aérostation militaire de Chalais-Meudon. Elevé à 10 heures du matin de la plaine de Moisson, il atterrissait à 11 h. 12 à Chalais-Meudon, après avoir franchi une distance de 52 kilomètres en 1 h. 12 m.; soit à près de 45 kilomètres à l'heure. C'est la première fois qu'un dirigeable est ainsi remis et livré à domicile par voie aérienne, comme il le doit. Avaient pris place dans la nacelle : le capitaine Voyer, pilote, le lieutenant Bois, le mécanicien militaire Guffroy et le mécanicien Fey. Dans le courant de la semaine, le* Patrie *a fait plusieurs ascensions au-dessus de Paris.*

LA VOITURE DE VILLE

La voiture de ville au Salon de l'Automobile — Le budget d'une voiture de ville — Taximètres et voitures de luxe

Le Salon de l'Automobile vient, cette année, d'obtenir un succès sans précédent. Jamais on ne pouvait supposer que l'automobile entrerait si rapidement et si complètement dans les mœurs et il est acquis que l'industrie française, une fois de plus, se place au tout premier rang de la fabrication mondiale.

On vous parlera prochainement des modèles nouveaux, des progrès réalisés et des fameuses six cylindres qui vont désormais tenir le haut du marché, on vous dira le nombre de voitures légères et de voiturettes qui, les unes et les autres, sont si bien au point et si perfectionnées qu'il est bien inutile dès aujourd'hui de réclamer l'établissement d'un type de voiture bon marché pouvant donner toute satisfaction aux petites bourses ; ce n'est pas un, mais vingt types que l'on rencontre dans les stands et de 3.000 à 6.000 francs on trouve une série de châssis de 3 à 12 chevaux, un ou deux cylindres, permettant de faire de la route sans craindre la fâcheuse panne à tous les tournants du chemin.

Les petits moteurs à quatre cylindres ne paraissent pas encore tout à fait au point, sauf un ou deux modèles, mais il est évident que d'ici très peu de temps, nous aurons à notre disposition la voiturette à quatre cylindres, économique, souple et silencieuse.

Mais où le Salon prend surtout, cette année une véritable importance, c'est au point de vue de la voiture de ville.

Il est bien évident que les attelages de luxe ne sont pas appelés à disparaître complètement. Un coupé tiré par deux magnifiques bêtes de choix gardera toujours son prestige incontestable, mais de jour en jour, pour le service de ville, l'automobile prend une place plus importante et finira par détrôner complètement le fiacre ridicule ou la voiture de location assez peu rapide.

Cette évolution est d'autant plus curieuse qu'aux premiers jours de l'automobile, chacun fut d'avis que la voiture à moteur avait certes toutes les qualités possibles pour être une routière, mais que jamais on n'arriverait à la dompter suffisamment pour lui demander un service journalier dans les rues de Paris.

Et cependant les progrès réalisés furent si rapides que l'automobile, non seulement est devenue pratique dans les rues, mais bien plus, elle est si souple qu'elle est plus facile à mener que n'importe quel cheval, sans perdre aucune de ses qualités de vitesse.

Ce qu'il y a de curieux à constater d'ailleurs, c'est la manière dont l'automobile s'introduisit dans les services urbains.

L'auto détrône le cheval

Beaucoup de personnes qui ne possédaient pas de voitures à cheval étaient propriétaires d'une automobile ; naturellement elle n'était destinée qu'à faire des excursions ; mais petit à petit, on s'accoutuma à s'en servir pour faire des courses un peu lointaines dans Paris, et un beau jour, on la jugea tout aussi pratique que n'importe quelle voiture attelée. Seulement, petit à petit, on avait été amené à des modifications ; sur la route on peut se couvrir de peaux de bêtes ou de caoutchouc, ce qui est un peu ridicule en ville ; bien vêtu, on dédaigne à peu près l'averse, mais il ne s'agit pas, si l'on a des rendez-vous, d'arriver trempé comme un barbet ; on s'ingénia à mettre une capote, des glaces à l'avant, puis à perfectionner la carrosserie. A la place des « coucous » ridicules des premiers jours, on vit des limousines impeccables, des berlines de tout premier ordre, des landaulets délicieux ; les personnes qui avaient pour le service de ville des coupés ou des victorias, peu à peu les ont remplacés par des automobiles ; les dames surtout se sont enthousiasmées pour l'électrique qui file sans bruit ou pour la limousine si vaste qui permet aux robes de ne pas se chiffonner comme dans cette bonbonnière de coupé.

Les modèles exposés cette année sont ravissants ; les trois types de voiture de ville ont été perfectionnés quant au confortable et à la suspension. Il y a une grande maison qui expose une berline avec conducteur à gauche, suspendue réellement comme un huit ressorts. Certains coupés électriques tout garnis de velours blanc ont des grâces de boudoir, et j'ai remarqué une limousine destinée à une artiste dramatique très connue toute garnie de velours chaudron qui semble réellement un véritable salon.

Mais celles-ci sont des merveilles qui n'intéressent que des acheteurs très fortunés : le Salon est inondé, cette année, de châssis meilleur marché et pratiques destinés à des sociétés nouvelles de taximètres automobiles.

Ne vous y trompez pas, l'an prochain nous ne serons plus obligés de courir jusqu'au Grand Hôtel pour découvrir un des landaulets automobiles, si tous les modèles exposés entrent dans la circulation, le cocher de fiacre n'aura d autres ressources que de passer des nuits sans sommeil aux portes des gares, à guetter les bagages des premiers trains du matin. Le nombre même de sociétés qui se montent n'est pas sans effrayer un peu les personnes raisonnables ; on va lancer dans la circulation parisienne une quantité de chauffeurs nouveaux plus ou moins expérimentés, plus ou moins prudents, et il est de toute évidence que si quelques accidents ont lieu, c'est à la corporation tout entière que l'on s'en prendra. On ne saurait trop recommander à ceux qui vont lancer de nouvelles entreprises de surveiller rigoureusement le recrutement de leur personnel.

Il y a autre chose aussi : c'est l'unification du tarif : actuellement, quand on monte dans un taximètre automobile, on ne sait jamais le prix du kilomètre. Si c'est une Renault, c'est parfait. Mais il y a des Bayard-Clément, des Sizaire et Naudin, des Chenard et Walcker ; il va y avoir des Darracq et des Hotchkiss, des Delahaye et des De Dion. Si chaque entreprise a son tarif, je défie qui que ce soit de s'y reconnaître, et vraiment on ne peut demander à tous les voyageurs de passer un examen pour reconnaître si la voiture a deux ou quatre cylindres ou si la carrosserie vaut huit cents ou quinze cents francs. Le préfet de police a, paraît-il, l'intention de vérifier ces tarifs, et ce ne sera pas une petite affaire !

Ce qu'elle coûte

Cela, d'ailleurs, n'est qu'une réflexion en passant, mais qui a son intérêt ; bien des voyageurs, en effet, se refusent à prendre des fiacres automobiles parce qu'ils craignent, à juste titre, souvent de tomber sur un taximètre de fantaisie, où les kilomètres ont à peine sept cents mètres et n'en coûtent pas moins quatre-vingt-cinq centimes.

Les entrepreneurs et les particuliers savent d'ailleurs à combien revient par jour une voiture de ville ; il est à peu près inutile de se dissimuler qu'une voiture qui fait un service sérieux revient facilement aussi cher, — si ce n'est plus cher, — qu'un cheval à l'écurie. J'ai sous les yeux le budget que m'adresse un lecteur qui possède une berline 16-20 HP. Je le publie tel qu'il est, certain qu'il est à peine exagéré : je l'ai montré à différentes personnes qui possèdent une voiture de ville et qui la prétendent même particulièrement chère ; j'ai cherché des moyennes et j'arrive à peu près au chiffre qu'il donne, et c'est d'ailleurs à simple titre d'indication que je le publie.

Chauffeur	Fr.	2.400
Essence		500
Huile		250
Pneumatiques		600
Accidents et réparations diverses		400
Garage et entretien		800
Assurance		190
		5.140

Mon correspondant n'a pas compris dans ce chiffre l'amortissement de sa voiture ; maintenant, il me semble qu'il a un chauffeur particulièrement méticuleux, qui ne gâche ni l'huile ni l'essence et qui ne prend pas sur la vente des pneus ou autres accessoires de rechange une trop forte commission.

Je souhaiterais, à tous ceux qui veulent faire de l'automobile un serviteur aussi parfaitement consciencieux. En location, on trouve une voiture automobile au mois pour sept cents francs au minimum, et pour ce prix-là, on ne l'a pas à sa disposition à toute heure du jour ou de la nuit. Je ne veux pas non plus parler trop de la carrosserie vieille et mal entretenue, or, une voiture de location attelée d'un cheval coûte 600 francs. Il paraît donc, — je ne parle qu'au point de vue finance, et non pas quant au goût personnel du client, — que l'on ait avantage à prendre un coupé hippomobile.

Ce n'est qu'une apparence, car il est de toute évidence qu'avec une voiture automobile bien conduite, on fera facilement le double du chemin parcouru par le meilleur cheval. Je n'irai pas jusqu'à vous parler des déplacements à Chatou ou à La Varenne, où pourraient vous appeler vos affaires ; un cheval ne pourra faire chaque jour des étapes si dures ; et votre moteur, au contraire, ne demande qu'à faire de la route, et les courses aux environs de Paris sont des occasions de promenade qui le ravissent.

Au salon, cette année, le nombre est incalculable de voitures moitié de Tourisme, moitié de ville. Jusqu'à présent on n'avait guère trouvé la carrosserie pratique qui permette une transformation satisfaisante. Si l'on mettait sur le châssis une carrosserie facilement démontable, au bout de deux mois elle était toute désunie, les portes de la limousine ne fermaient plus, quant au double phaéton resté l'hiver dans la remise, au moment de le remettre en service on s'apercevait que le bois avait joué, que le coffre était fendu et que la peinture était complètement éraillée. Cette année, on a trouvé une combinaison assez heureuse avec une nouvelle forme de landaulet qui permet, par les beaux jours, de goûter les joie du plein air sans traîner à la remorque cette vilaine capote ni voir devant soi ces montures ridicules dressées vers le ciel ; pendant la mauvaise saison on peut en toute sécurité remettre la capote parfaitement étanche et transformer la voiture de Tourisme en un élégant reposoir.

Gauche ou droite

Il y a encore une question qui se pose, — principalement pour la voiture de ville. Le chauffeur, pour conduire plus aisément, doit être à gauche. Cette année, en dépit de la mode, quelques maisons ont installé carrément le conducteur à sa place rationnelle. En effet, disent les partisans de cette modification, quand on passe une voiture on la passe à gauche, il est donc indispensable de savoir, si on ne va pas retrouver, au moment où l'on se dégage nez à nez avec un obstacle. Si l'on est à gauche, rien n'est plus facile ; à droite, c'est très difficile, si ce n'est impossible. On a coutume de mettre le conducteur à droite parce qu'en Angleterre le cocher est à droite. C'est parfait de l'autre côté de la Manche, puisque les voitures tiennent leur gauche. Mais chez nous, cette imitation irraisonnée est stupide.

L'an prochain, le nombre de conducteurs à gauche sera plus grand encore et peu à peu, vous verrez, on s'accoutumera à cette nouvelle disposition qui surprend aujourd'hui.

Enfin, il y a deux écoles pour savoir si le conducteur dans une voiture de ville doit être abrité ou ne doit pas l'être. Les cochers ne le sont pas ! s'écrient les partisans de la berline. Quand il pleut à verse, en automobile on est dix fois plus mouillé qu'en voiture attelée ! disent ceux qui repoussent la limousine. Question sans grand intérêt, si ce n'est pour le chauffeur qui, par tous les temps, devra attendre devant la couturière ou à la sortie du théâtre que madame ait terminé un essayage un peu long ou que monsieur ait applaudi la meilleure pièce de la saison.

F. A. Wheel.

LE SALON POUR TOUS

L'automobile à la portée de toutes les bourses ℘ De la motocyclette à la 100-chevaux ℘ Economie ou dépense

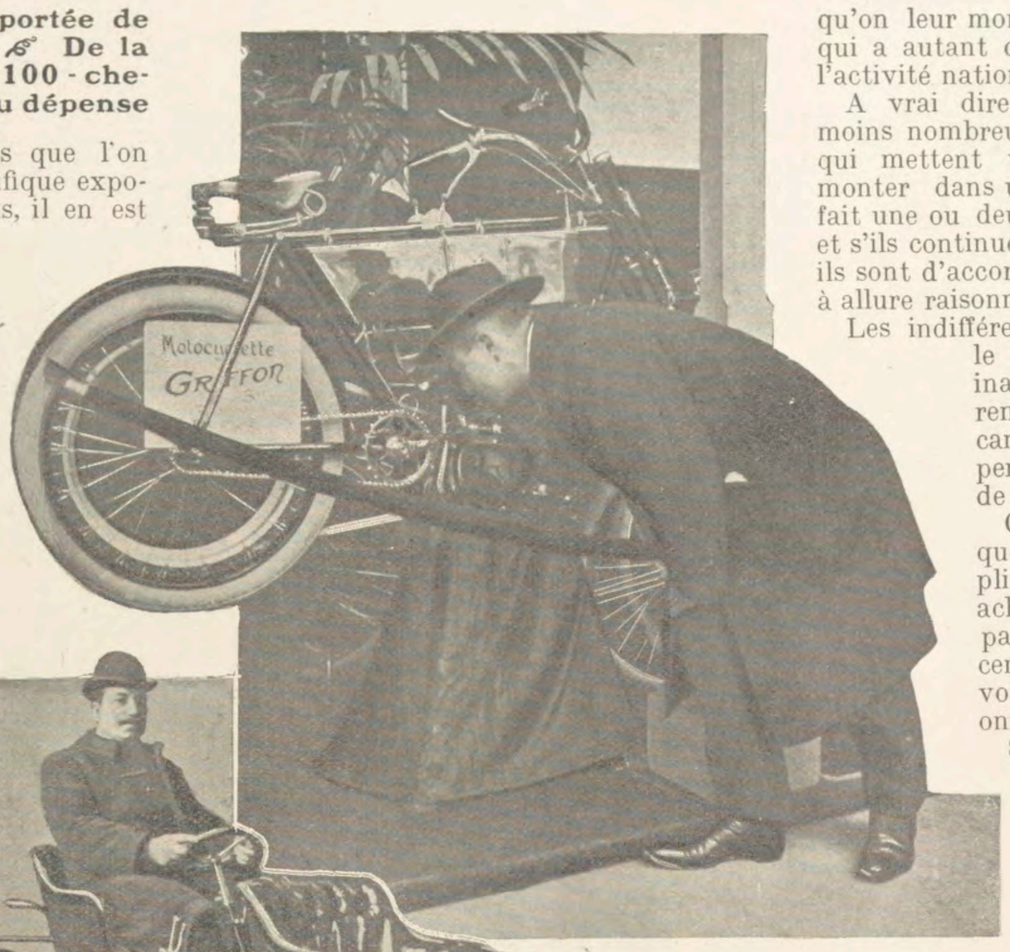
PARMI les enseignements que l'on peut tirer de la magnifique exposition du Grand Palais, il en est un dont l'importance ne peut échapper à personne ; c'est que petit à petit, — et si rapidement, cependant — l'automobile a conquis la foule, les indifférents et les adversaires sont venus cette année autour des stands. Malgré eux, ils ont été séduits par la grandeur du spectacle qu'on leur montrait et ils ont compris qu'une industrie qui a autant de vitalité tenait une place importante dans l'activité nationale.

A vrai dire, les adversaires deviennent chaque jour moins nombreux et en dépit de quelques irréductibles qui mettent un entêtement de snob à ne pas vouloir monter dans une voiture automobile, les autres, qui ont fait une ou deux excursions malgré eux, ont été charmés, et s'ils continuent à dénigrer les fous qui vont trop vite, ils sont d'accord pour avouer qu'une promenade prudente, à allure raisonnable, est loin de leur déplaire.

Les indifférents étaient surtout indifférents parce que le prix des m indres voitures leur semblait inabordable ; mais aujourd'hui, cette indifférence s'atténue, en même temps que les fabricants offrent aux clients des châssis à tout prix permettant au plus modeste de s'offrir le luxe de parcourir les routes en voiture.

C'est une chose merveilleuse de constater que, dès maintenant, le véhicule à moteur simplifié, et bien établi pour l'usage, peut être acheté par des amateurs modestes qui n'ont pas la prétention de parcourir les chemins à cent à l'heure, mais simplement de posséder une voiture commode pour faire les courses qu'ils ont à faire rapidement.

Si l'on part de la motocyclette pour arriver à la voiture de grand tourisme du millionnaire, l'échelle des prix s'établit nettement, et l'on est étonné de voir que pour des sommes relativement peu élevées, chacun peut contenter son désir d'être chauffeur.

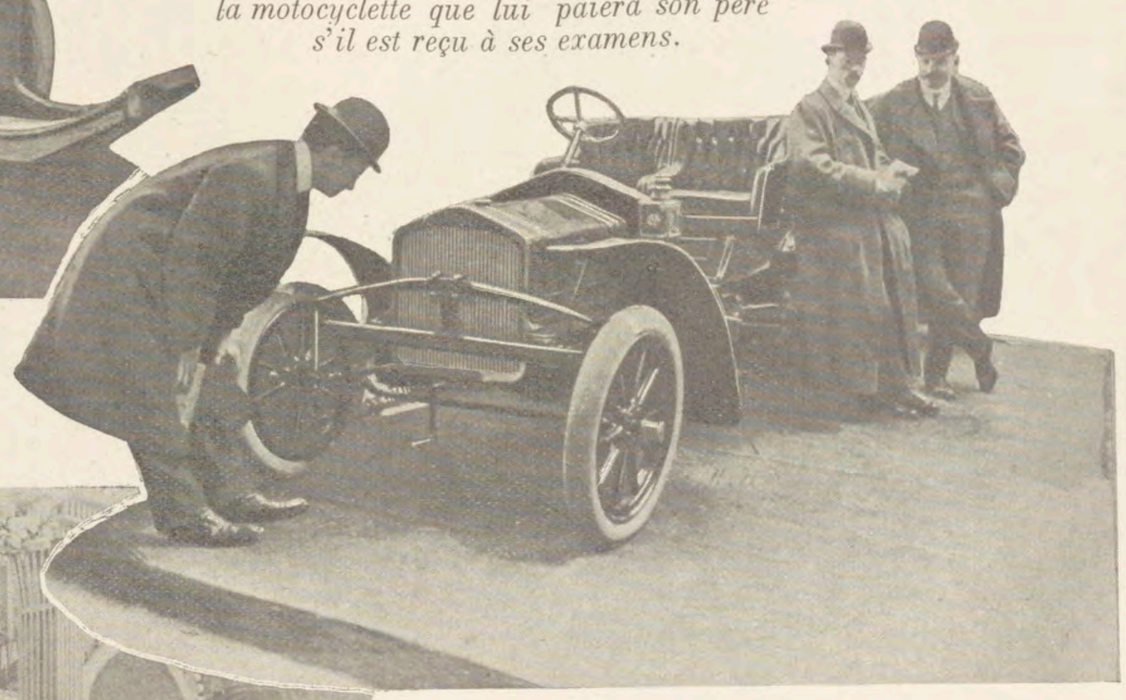


La motocyclette de 1.100 francs.

L'étudiant reste en contemplation devant la motocyclette que lui paiera son père s'il est reçu à ses examens.

Le tricar.

1.950 francs, ce n'est pas trop cher pour un ménage, vu l'économie faite sur les frais de chemin de fer.



La victoria électrique.

Pour la ville, en été, et pour les excursions de distances relativement courtes, la victoria électrique à 9.700 francs procure tous les avantages.

La voiturette.

1 cylindre 8 chevaux, 50 kilomètres de moyenne horaire sur les routes, 3.750 francs, voilà le véhicule rêvé.

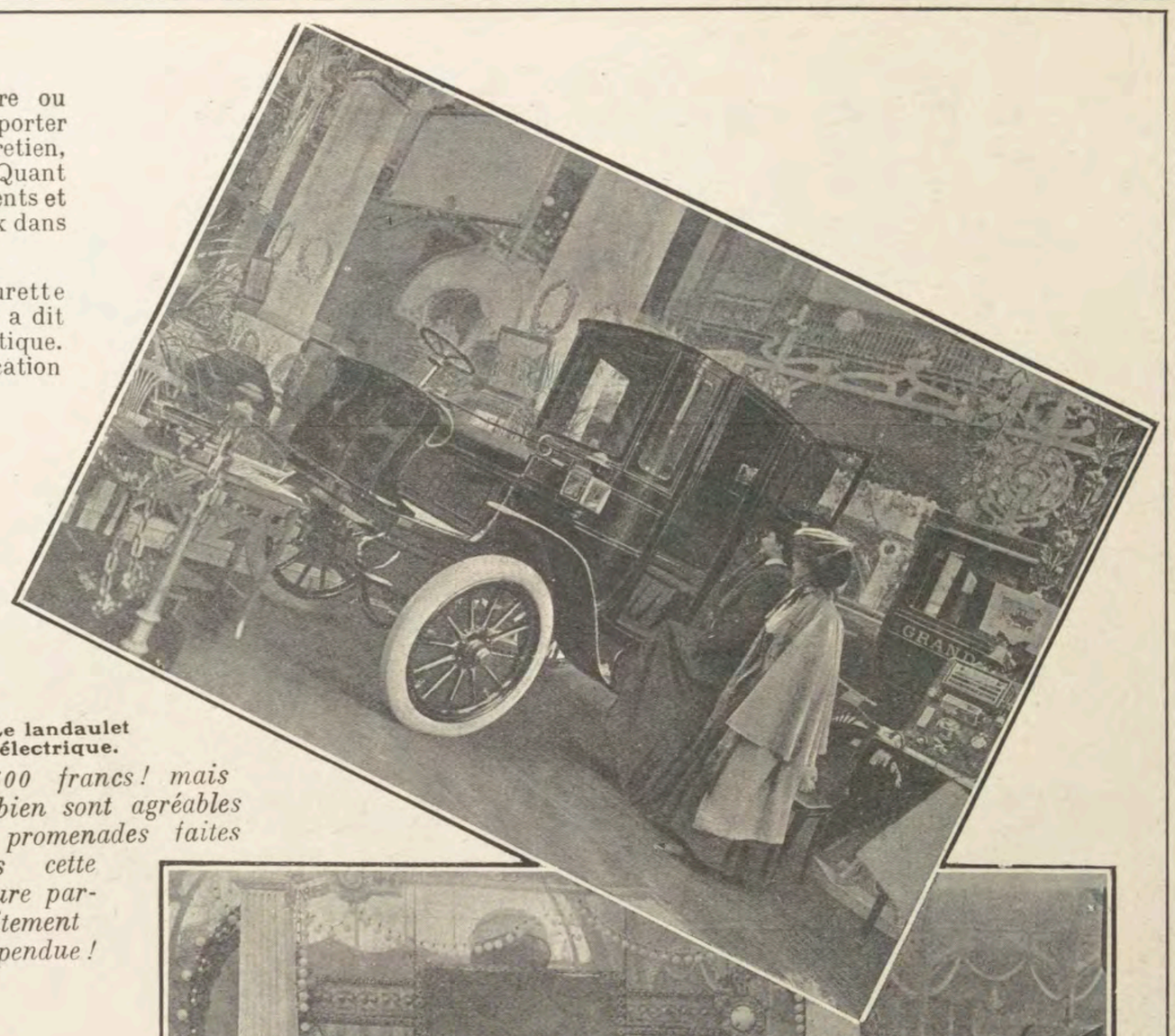
L'automobile pour tous La motocyclette qu'on a eu tort de faire trop rapide dès le début pour satisfaire quelques jeunes gens résolument amateurs de vitesse, est, au Salon de cette année, établie selon des données plus sages, à un ou à deux cylindres. Munie d'un siège confortable, facile à conduire, très souple, la motocyclette qui marche à 45 kilomètres à l'heure de moyenne, est un engin infiniment pratique qui est destiné à rendre service à toute une série de personnes qui, jusqu'à présent, demandaient à la bicyclette de leur faciliter leur labeur quotidien. Mais si entraîné que l'on soit, il est bien évident qu'on ne peut parcourir chaque jour 60 ou 80 kilomètres en pédalant. Avec la motocyclette, on parcourra cette distance facilement et plus vite ; petits médecins de campagne, vétérinaires, commerçants forcés d'aller dans des villages lointains. Tous trouvent avec une moto dont le prix est de huit cents francs à mille francs, un instrument précieux.

Meilleur marché que la voiturette et un peu plus confortable que la motocyclette, le tricar a séduit pas mal de chauffeurs. Il a des défauts, mais il est également plein de qualités. Il peut avoir deux

places, mais le siège à l'avant, remplacé par un coffre ou un panier, permettra par exemple à un voyageur d'emporter avec soi des échantillons ; il ne coûte presque rien d'entretien, et ce qu'il consomme aux 100 kilomètres est dérisoire. Quant au prix d'achat, il n'est pas très élevé ; entre quinze cents et deux mille francs, vous trouverez ce qu'on fait de mieux dans le genre, des tricars qui ont fait leurs preuves.

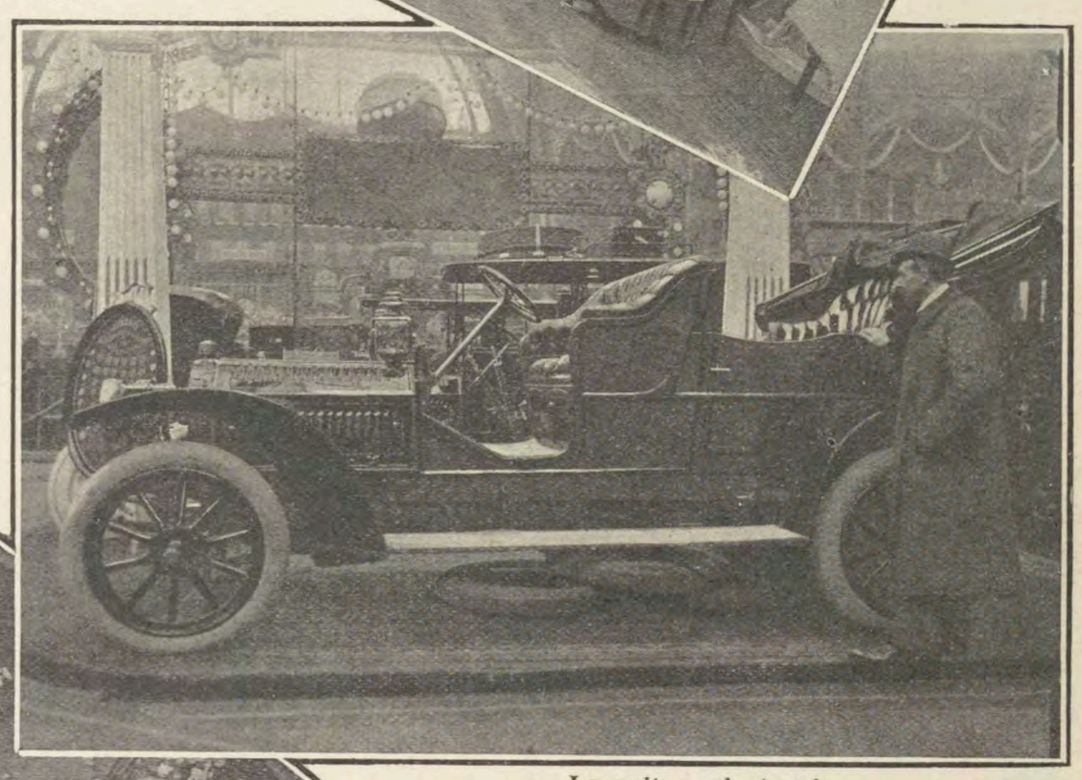
Le triomphe de la voiturette Cette année voit le triomphe de la voiturette Un article paru récemment ici même a dit les mérites du petit véhicule, si bon marché et si pratique. Toutes les maisons qui se sont spécialisées dans la fabrication de cette petite voiture ont exposé des modèles qui sont très séduisants et solides. Que l'on choisisse au petit bonheur, l'on est sûr de n'être pas mécontent de son choix, si l'on prend soin de s'adresser à l'une des marques qui ont fait leurs preuves. Peu de deux cylindres encore, l'an prochain, il y en aura davantage. La grande maison qui devait lancer un modèle nouveau le livre directement à ses agents et n'a pas voulu exhiber un châssis au salon. Ce en quoi elle a eu tort. D'ailleurs, de trois mille à six mille on peut trouver de petites merveilles, avec lesquelles on aura l'heureuse surprise de n'avoir pas le moindre ennui et de parcourir chaque jour des distances considérables.

Pour six ou huit mille francs on peut avoir déjà sans carrosserie un châssis de 12 chevaux quatre cylindres muni de tous les perfectionnements apportés depuis quelques années aux meilleures voitures. Je pourrais citer dix marques qui livrent à ces prix d'excellentes voi ures vraiment faites pour la route, voitures de petit tourisme et surtout voitures de ville ; la 12 chevaux est la voiture la plus pratique pour Paris ; suffisamment souple, et suffisamment forte pour porter une carrosserie importante — ce moteur ne dépense guère, ce qui ne l'empêche pas d'être robuste et régulier. — C'est la voiture de bon usage qui abat régulièrement ses 50 kilomètres à l'heure et qui ne mange pas pour six mille francs de pneumatiques par an. Pour le tourisme, elle permet des excursions agréables et suffisamment rapides. Pour 12.000 francs tout le monde aujourd'hui peut s'offrir les joies du 60 à l'heure. Que de merveilleux châssis 14-16, 18-20 HP n'a-t-on pas pour ce prix ?



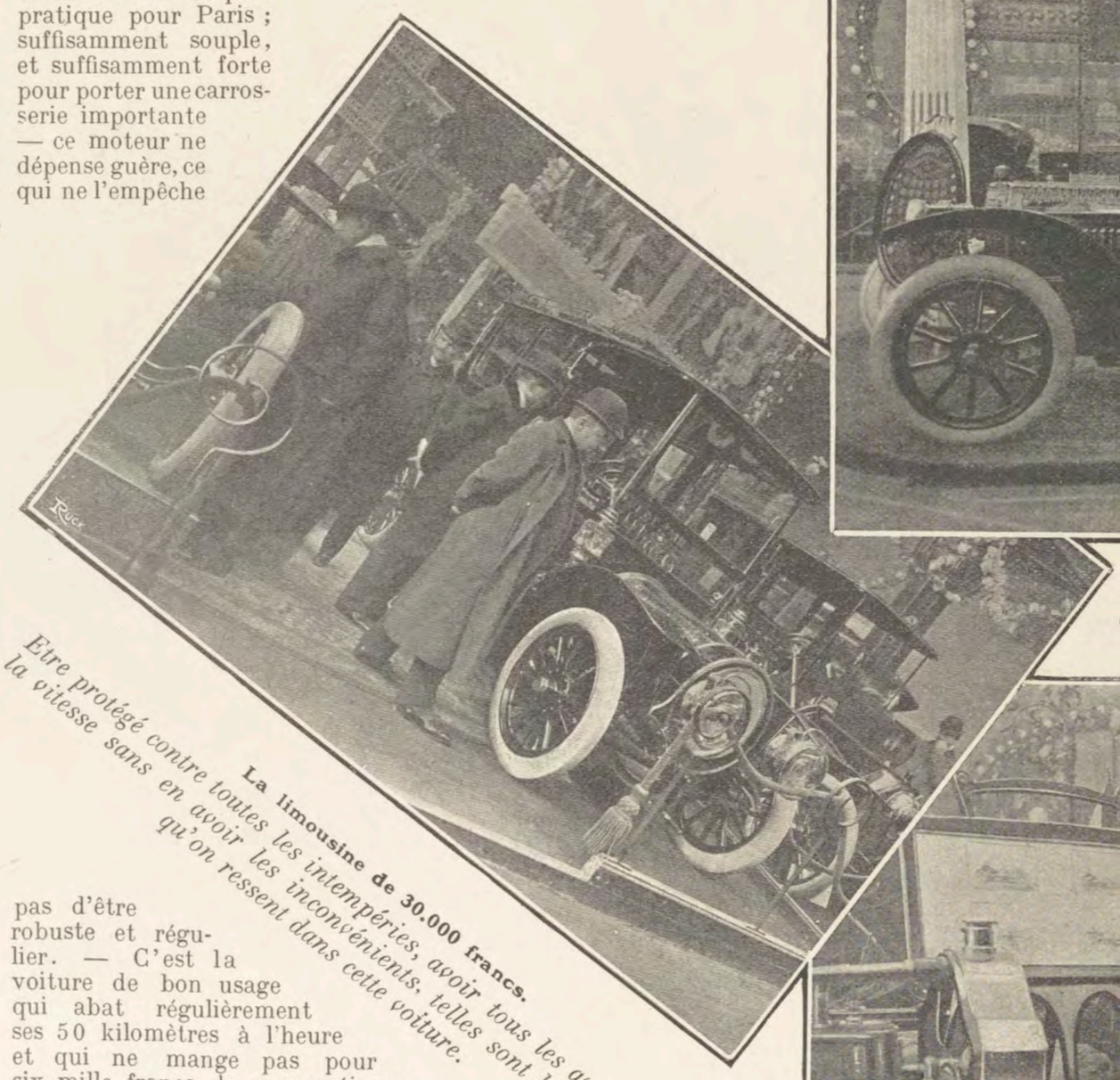
Le landaulet électrique.

15.500 francs ! mais combien sont agréables les promenades faites dans cette voiture parfaitement suspendue !



La voiture de tourisme.

Pour 20.000 francs, on a une splendide voiture pour les longs trajets. On avale les kilomètres sans s'en apercevoir, la trépidation est nulle.

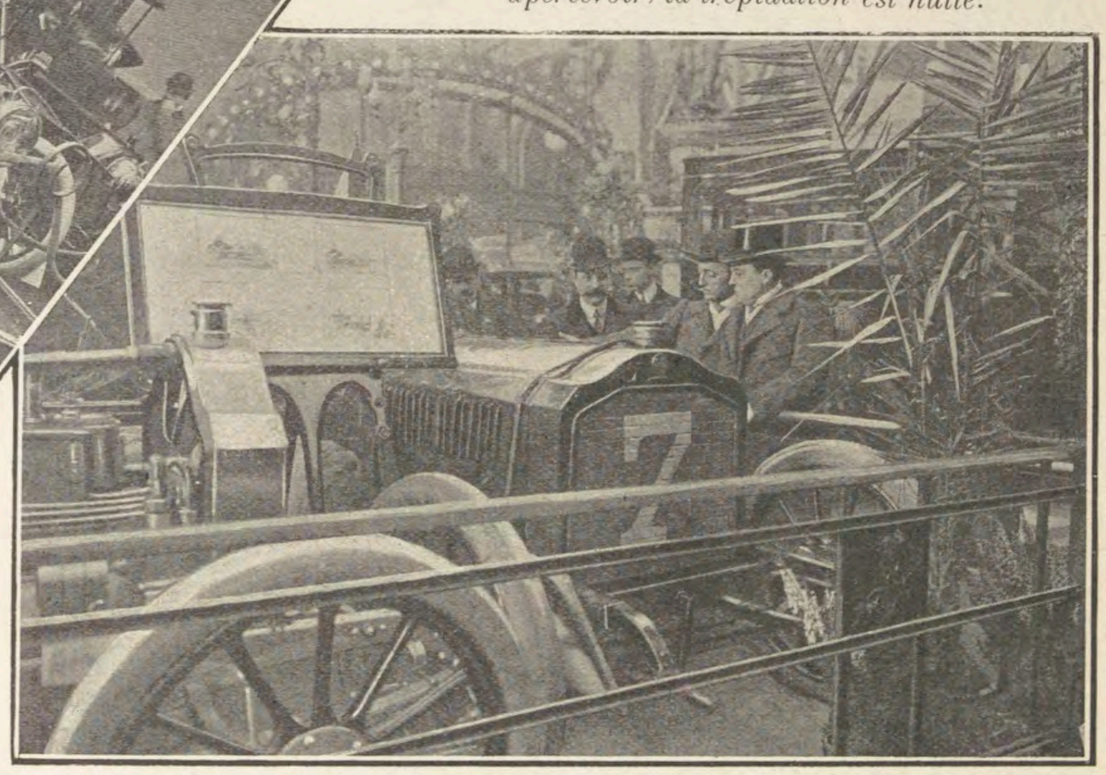


La limousine de 30.000 francs.

Etre protégé contre toutes les intempéries, avoir tous les avantages de la vitesse sans en avoir les inconvénients, telles sont les sensations qu'on ressent dans cette voiture.

Les grosses voitures Si maintenant nous quittons les voitures de force moyenne pour regarder les voitures plus fortes, nous tombons sur les 24-30, les 30-40, les 40-60 et enfin les six-cylindres, dernier cri, dernier chic. Mais il ne s'agit plus là de voitures à la portée de toutes les bourses ; la moindre trente-chevaux coûte cher à acheter, à entretenir. Une voiture qui pèse lourd, qui fait du 80, grille autant de pneus que l'on veut. Mais il est évident que ceux qui peuvent ne pas regarder à la dépense goûtent sur une forte voiture toutes les joies de l'automobile.

ROBERT DIEUDONNÉ.



La voiture de course.

Rougier montre à un riche Américain le mécanisme de la voiture avec laquelle Duray a remporté le Circuit des Ardennes. Son prix ? 35.000 francs, ce n'est vraiment pas cher pour cette automobile désormais historique.

QUELQUES NOUVEAUTÉS DU SALON

Le Salon de 1907 ne renferme aucune nouveauté sensationnelle ø ø ø ø
C'est surtout dans les détails que s'est exercée l'ingéniosité des inventeurs ø

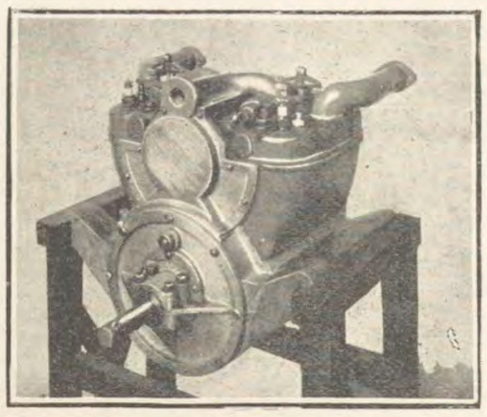
C'est en vain qu'on chercherait au Grand Palais ou aux Invalides une de ces inventions destinées à révolutionner l'industrie de la locomotion. Le cycle à quatre temps du brutal moteur à explosion et l'antimécanique changement de vitesse n'ont pas encore trouvé de successeurs. C'est à peine si on voit dans un avenir lointain apparaître la turbine à gaz, ce rêve des chercheurs et qui sera le moteur du XXe siècle. C'est sur les points de détail que l'ingéniosité des inventeurs s'est portée. Nous avons noté, au cours de nos visites au Grand Palais, quelques-unes de ces nouveautés que nous allons rapidement présenter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Un mot, d'abord, d'un moteur d'un genre nouveau, c'est le moteur «alterno-rotatif Primat» dont les quatre cylindres sont groupés dans un tore de révolution; les pistons sont reliés ensemble par un dispositif spécial et fonctionnent l'un après l'autre. Avantages : moins d'encombrement et moins de poids (2 kg. par cheval).

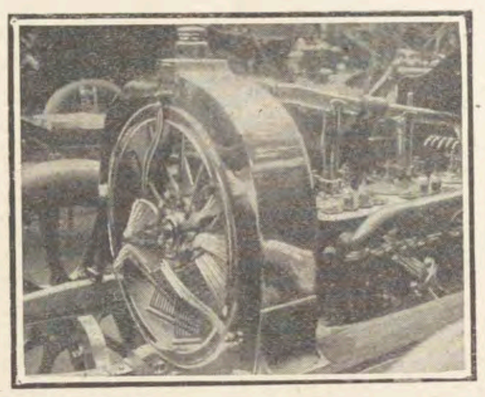
A vrai dire, il ne s'agit pas d'un véritable moteur rotatif, comme on pourrait en concevoir, et comme il en existe. Les pistons agissent, en effet, dans un mouvement de va-et-vient.

Mais ce dispositif étant actionné par une seule bielle et un seul coude d'arbre moteur, on comprend les avantages qui peuvent résulter de la forme du moteur et des dispositions particulières de sa construction

L'application du système peut se faire au huit-cylindres. Dans ce cas, il y a deux tores complets, dans deux plans parallèles.



Le moteur alterno-rotatif Primat.



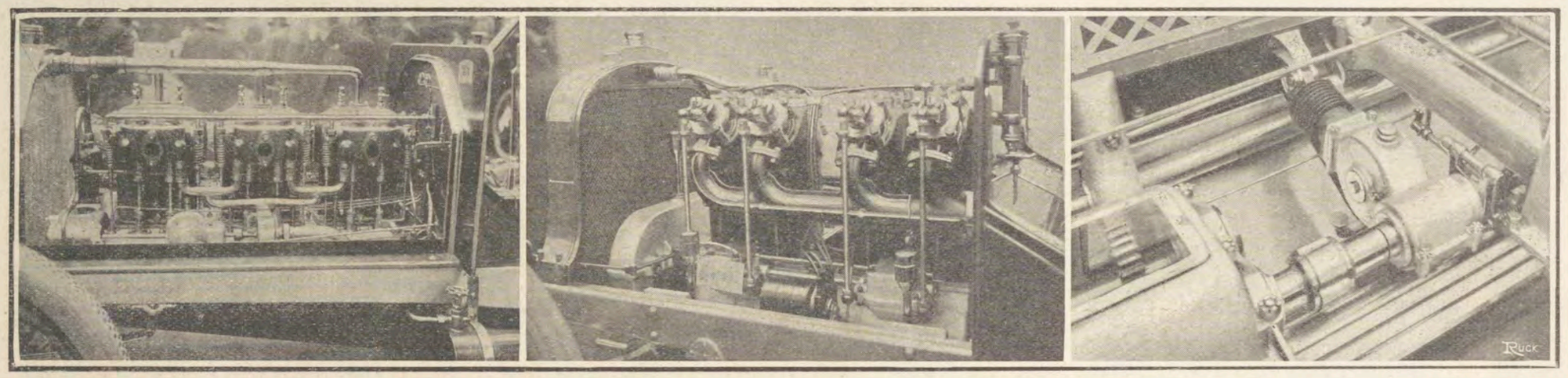
Le radiateur Bolide multitubulaire.

montre que le piston influencé par l'air comprimé peut vaincre, même avec une pression du réservoir de 4 atmosphères environ, la résistance de compression du piston ascendant pendant la course de compression, un excès de pression considérable agissant sur le premier piston à sa demi-course, tandis que la pression maximum de compression de l'autre piston n'a lieu que vers la fin de la course, alors que l'accélération des masses acquise entre temps aide l'air comprimé. A partir du point mort supérieur, l'air comprimé est amené au piston influencé par la période de compression, de sorte que la vitesse de rotation de l'arbre de manivelle va sans cesse en augmentant.

Dans ce procédé de mise en marche, le moteur fonctionne donc à quatre temps. La seule différence qui existe avec la période normale de travail, c'est que l'effet de l'allumage est remplacé par celui de l'air comprimé. L'aspiration, la compression et l'allumage du gaz ont lieu exactement de la même façon que lorsque le moteur est actionné par la manivelle. Ce procédé de mise en marche permet d'obtenir immédiatement un nombre de tours beaucoup plus élevé (allant jusqu'à 600) et présente les avantages d'une bonne volatilisation et d'un allumage énergique.

L'air est comprimé dans un réservoir au moyen d'une petite pompe munie d'un refroidisseur à ailettes, actionnée par un accouplement débrayable. La pression peut atteindre 15 atmosphères. Cette disposition permet également de gonfler les pneumatiques.

Parmi les opérations diverses que nécessite le changement d'un pneumatique, celle du gonflage

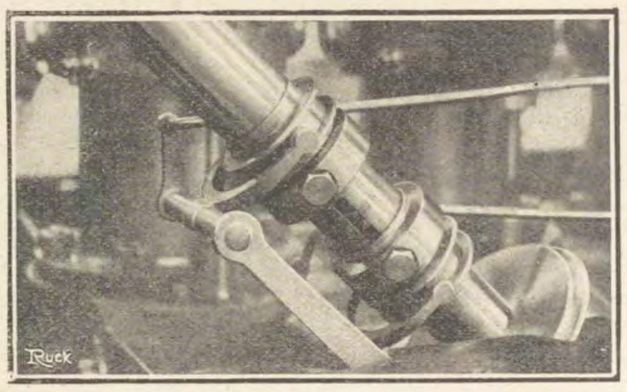


La mise en marche automatique Fiat. **Le moteur Pipe à soupapes obliques.** **La mise en marche automatique Saurer.**

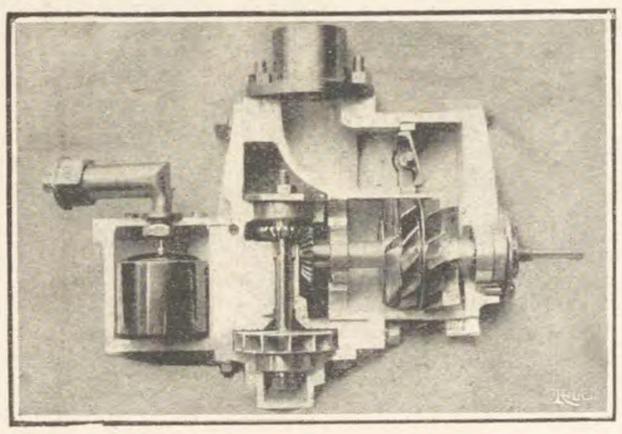
Le moteur peut fonctionner à l'essence, au pétrole lampant ou au gaz au moyen de dispositifs spéciaux.

Une tendance se généralise, c'est celle de demander au moteur une foule de petits services dont l'ennui est ainsi épargné au chauffeur. Telle est, par exemple, la mise en marche dont on trouve divers dispositifs dans différents stands. Fiat comprime, à l'aide d'une pompe mue par le moteur, de l'air dans un réservoir jusqu'à 12 atmosphères. Cet air peut être lancé dans les cylindres à travers des soupapes dont le fonctionnement est lié à celui des soupapes d'échappement, de telle sorte qu'il ne pénètre que dans les deux cylindres qui sont en état de compression. Un seul mouvement de la manette suffit pour lancer le moteur même absolument froid. On peut utiliser l'air comprimé pour gonfler un pneumatique en quelques secondes. Le remplissage du réservoir se fait pendant la mise en marche et s'arrête automatiquement quand la pression atteint 12 atmosphères.

Le procédé de mise en marche Saurer est basé sur le fait que, lorsqu'un moteur à quatre cylindres s'arrête, il le fait de façon telle que les bras de manivelle prennent une position de repos horizontale, parce que le piston qui s'arrête pendant la course d'expansion est en équilibre à moitié de course avec celui qui se trouve dans la période de compression. Il résulte donc de ce fait que, dans le cas d'une distribution normale du moteur, il reste constamment un cylindre dont la période d'expansion est à moitié effectuée. Si, alors, au moyen de dispositifs appropriés, on prend de l'air comprimé d'un réservoir pour l'envoyer dans ce cylindre, l'expérience



Le contrôle de direction de la Société des usines de Puteaux.



Le carburateur rotatif.

est certainement la plus désagréable et la plus pénible. Avec de l'entraînement et de l'adresse, avec des leviers bien compris, on peut enlever ou remettre une enveloppe sans grande peine.

Pour gonfler, il faut toujours pomper, et trois ou quatre cents coups de pompe ne sont pas travail négligeable, surtout en plein été.

Michelin, en sa qualité de père du pneumatique, s'était depuis longtemps ému de cet inconvénient.

Il y a bien les obus gonfleurs, mais ce sont jouets de coureurs et accessoires un peu encombrants pour de simples touristes.

Mettre une pompe en mouvement par le moteur est facile. Mais il faut autant de modèles de pompe et de transmission que de modèles de voitures.

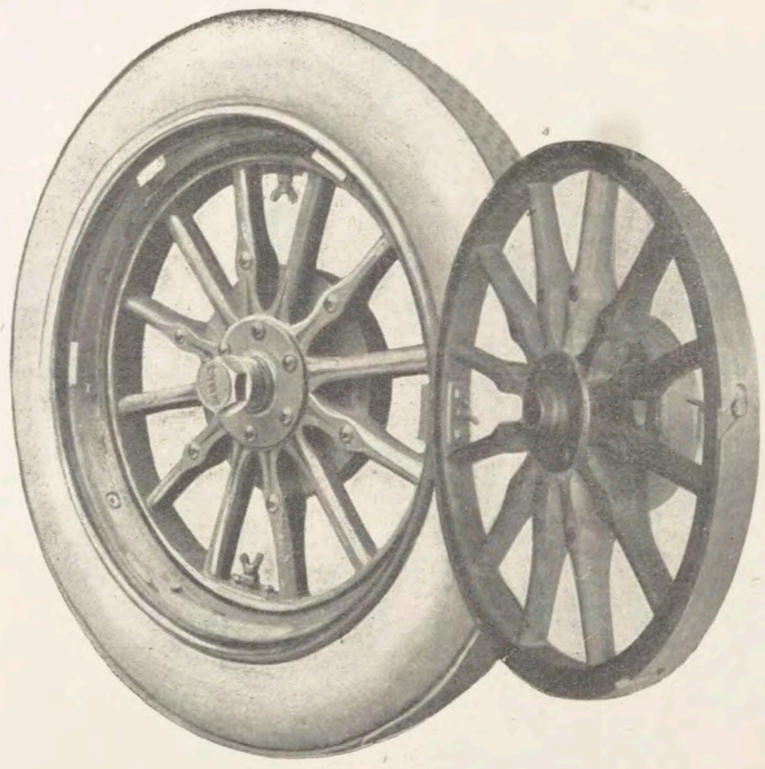
Il était tentant également d'utiliser les 16 à 20 kilos de la pression produite par l'explosion, mais il faut tenir compte de l'élévation énorme de température qui détériore l'appareil. Et puis, il n'est pas nécessaire d'introduire des gaz chauds dans les pneus. Ils s'échauffent assez sans cela.

Le gonfleur Michelin utilise, pour le même emploi, la compression de deux cylindres d'un moteur à quatre cylindres. Une vanne placée sur le tuyau d'admission interrompt l'entrée des gaz et permet à ces cylindres de se remplir d'air pur. Ils ne sont plus moteurs, mais sont entraînés par les deux autres. Cet air, comprimé à 2 ou 3 kilos, agit sur un piston placé dans le gonfleur et portant sur la même tige deux autres pistons de moindre surface qui compriment à leur tour ce même air et l'envoient dans le pneumatique sous une pression de 10 kilos.

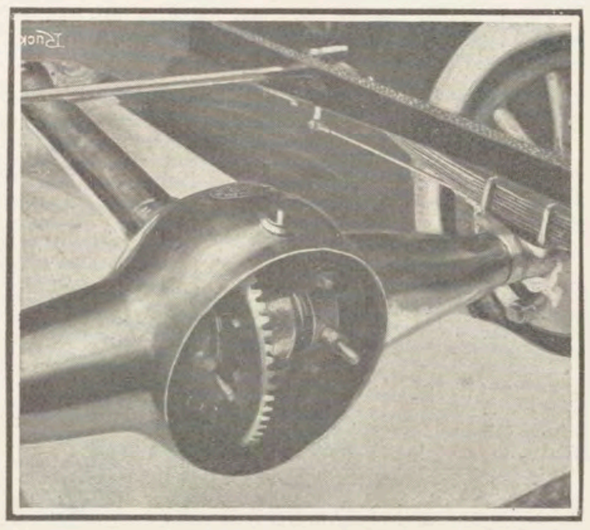
L'appareil ne comporte aucune commande mécanique, ni chaîne, ni engrenage, ni courroie, deux simples tubes de cuivre. Il s'ensuit qu'il peut être placé sur n'importe quel type de moteur à quatre cylindres ou plus. Peut-être trouvera-t-on une combinaison permettant de l'appliquer également aux monocylindriques.

C'est, en somme, un procédé très élégant, qui permet de gonfler un pneu de 120 en moins de quatre minutes.

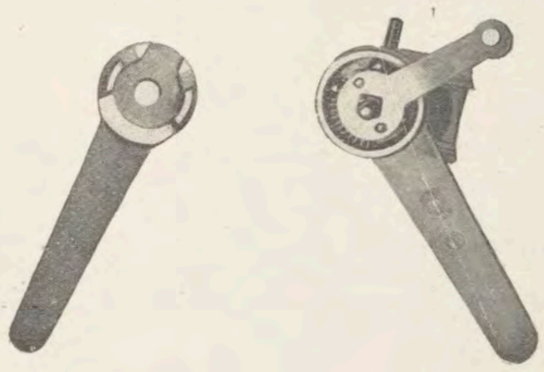
Puisque nous parlons de pneumatiques, reconnaissons que de nombreux inventeurs se sont attachés à la jante amovible. La jante Bonhivers est particulièrement simple et rapide. Elle ne comporte ni boulon, ni écrou, et son démontage n'exige aucun outil spécial. La roue porte une jante en acier doux, dans laquelle sont mortaisées un certain nombre de glissières hélicoïdales. La jante mobile porte un même nombre de tenons en acier qui pénètrent dans ces glissières et viennent reposer dans des logements appropriés. Deux tenons de sûreté munis d'écrous en papillon assurent le blocage. Les deux tenons de sûreté étant débloqués, un simple mouvement de rotation suffit pour déplacer la jante en quelques secondes, par glissement des tenons dans leurs glissières.



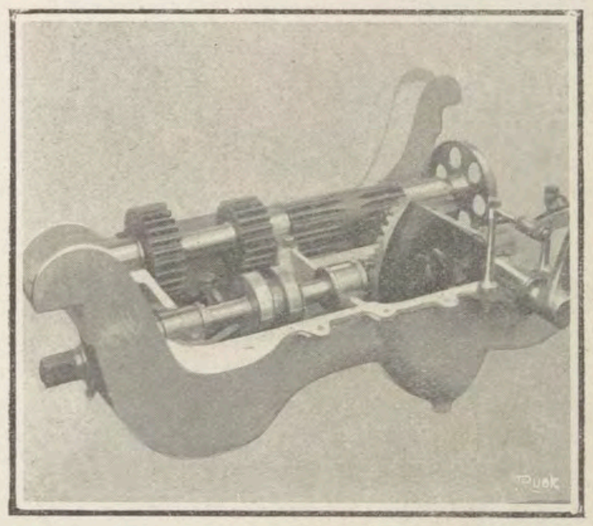
La jante amovible Bonhivers.



Le [Pont] arrière Cail.



L'Autoloc.



Le Changement de vitesse Louet.

Le moteur est encore utilisé dans le carburateur rotatif Japy pour mettre en mouvement une pompe centrifuge qui envoie d'autant plus d'essence au moteur qu'elle tourne plus vite.

Le changement de vitesse Louet mérite un instant d'attention. Il supprime le train baladeur. Les quatre pignons solidaires de l'arbre d'attaque du moteur restent toujours en prise avec les quatre engrenages fous de l'arbre inférieur. Les pignons ne venant pas en prise par l'angle de la dent, on ne risque pas de fusiller les engrenages.

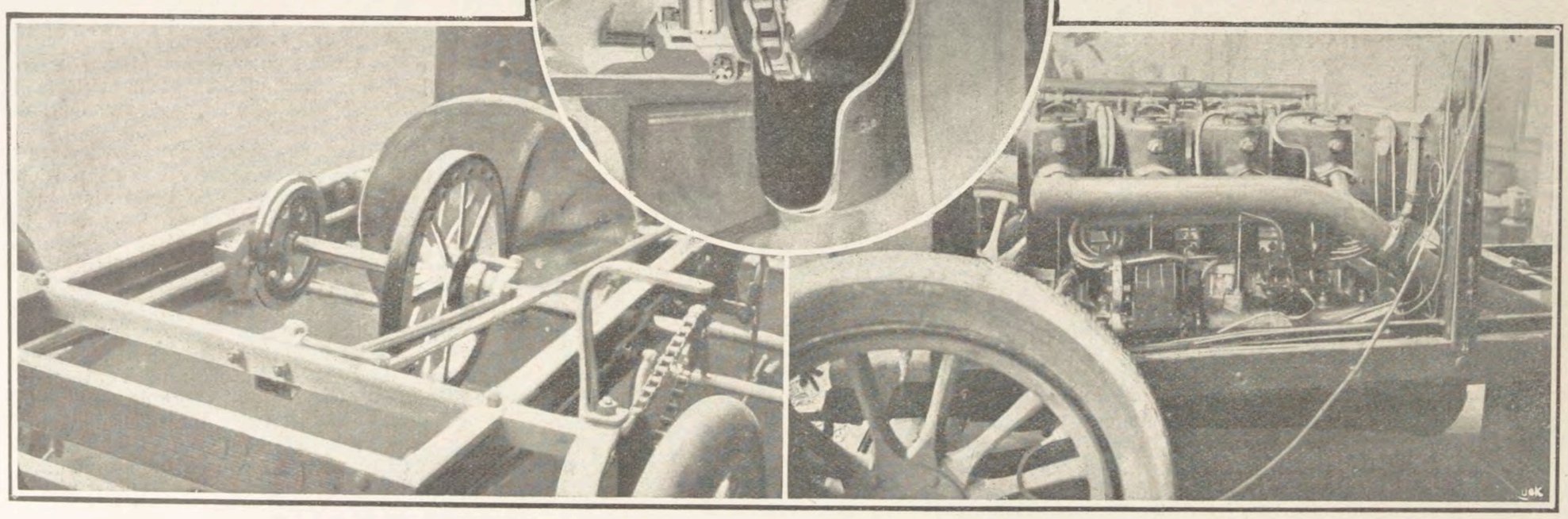
Le changement de vitesse Turicum, lui, supprime les engrenages. La transmission du mouvement se fait par l'intermédiaire d'un disque fixé sur l'arbre moteur, contre lequel vient s'appuyer un autre disque vertical, dont le plan est perpendiculaire au premier, Pour embrayer, il suffit de rapprocher du premier ce second disque qui peut se mouvoir parallèlement à lui-même. On conçoit que plus on l'éloigne du centre, plus la vitesse qui lui est imprimée e t grande. Si on l'amène de l'autre côté du centre, on obtient la marche arrière. Cette transmission, très employée dans les machines-outils, en particulier dans les perceuses, est-elle recommandable pour les voitures ? Le constructeur assure qu'il n'a jamais de pa inage. Le moteur Turicum est également curieux, il est refroidi au moyen d'air envoyé par un ventilateur dans un carter en aluminium qui l'entoure tout entier. En tout cas, c'est fort simple et ce doit être bon marché.

Les constructeurs commencent à se rendre compte de la nécessité de mettre les chaînes à l'abri de la boue et de la poussière en les enfermant dans un carter. Charron, Girardot et Voigt exposent un carter démontable fort bien compris, en même temps qu'une tension de chaîne mise en mouvement par une clef qui reste fixée à demeure sur la voiture.

Dans le pont arrière Cail, monté sur les voitures Borderel, tout le système transmetteur : changement de vitesse, cardan, différentiel et essieux, est renfermé dans un carter en tôle emboutie. Le démontage en est facile et l'ensemble, lourd d'aspect, est en réalité, léger.

Signalons encore comme curiosité le radiateur multitubulaire Bolide, le contrôle de direction de la Société des Usines de Puteaux, et l'Autoloc, système très ingénieux de fixateur. dans lequel quatre billes se trouvent coincées entre deux cuvettes et ne peuvent être mises en mouvement qu'en agissant sur la clé spéciale.

F.-A. Wheel.



Le changement de vitesse Turicum.

Le carter et la tension de chaîne C. G. V.

Le gonfleur Michelin.

LA JOURNÉE DU RACING

Le Racing-Club de France n'a guère brillé au football rugby dimanche dernier. Heureusement, en association, il a été plus heureux, parvenant à triompher de l'équipe anglaise du Collège de Cambridge

Le match de rugby Stade Français contre Racing-Club donne chaque année à nos confrères l'occasion de nous faire part de leur anxiété. Qui gagnera ? Une fois de plus, la victoire du S ade était nettement prédite par ses partisans. Une fois de plus ces derniers ont eu raison. Le Stade a gagné par 9 points à 3.

Les spectateurs ont été surpris de voir combien les lignes du Racing tenaient mal devant celles du Stade, alors qu'en des matches précédents, contre le Sporting, Bordeaux ou l'United Hospital, elles avaient montré une brillante cohésion. C'est que, dès le début de la partie, les Racingmen sentirent qu'ils allaient perdre et qu'ils ne pouvaient rien contre la vitesse supérieure des Stadistes. C'est une sensation bien connue de tous ceux qui ont joué, et contre laquelle un capitaine est généralement impuissant à réagir.

Cette impression suffit à expliquer que les avants du Racing, athlètes remarquables, bien qu'un peu légers, se soient laissé déborder à chaque instant par les admirables avants stadistes. Il ne suffit pas, en effet, de dépenser des trésors d'énergie pour prendre le dessus. Il n'est même pas nécessaire de s'essouffler. La règle que des avants, même racingmen, doivent observer constamment, c'est de se suivre et de toujours travailler ensemble. Mais pour ce faire, il est indispensable que chacun ne se figure pas qu'il peut à lui seul gagner la partie. C'est pourtant cette idée qui guida, surtout dans la première mi-temps, les avants du Racing; car ils avaient eu le tort de se décourager, après quelques minutes de jeu, devant l'insuccès d'une première tentative d'ensemble.

Nous ajouterons que plusieurs ignorent leur devoir de pousser en mêlée d'une façon continue, ce qui ne signifie pas s'y éterniser lorsque le ballon est sorti. Or, les avants du Racing, qui manquent de vitesse, ont toujours eu le défaut de ne pas pousser dans la mêlée ou d'y demeurer trop longtemps.

Débordés à chaque instant, les demis du Racing ne pouvaient mettre à profit leur jeu brillant. Quand ils l'ont fait, les trois-quarts, dont deux seulement jouaient avec netteté, n'ont pas pu grand'chose contre la défense remarquable des arrières stadistes.

Ceux-ci, du reste, ne passèrent pas souvent non plus. Et ce fut avec ses avants que le Stade gagna, contrairement à ce qu'on eût pu attendre.

Un succès en association

Pendant que leurs camarades du ballon ovale étaient gravement mis en échec, les joueurs d'association du Racing-Club de France battaient, sur leur terrain du Tir au pigeons, le Clare College de Cambridge.

L'équipe du R. C. F. est en ce moment excellente, d'une excellence toute française, bien entendu, sinon par ses facteurs, du moins par sa qualité. Les matches officiels qu'elle gagne depuis le début de la saison l'ont placée très haut dans l'opinion. Mais rien ne pouvait lui donner plus de renom que cette victoire sur l'excellente équipe du Clare College, à laquelle on ne s attendait généralement pas.

Il y a beaucoup d'entente dans les lignes du Racing, ce qui est le commencement de la sagesse. Il en fit application dès le début de la partie et les Anglais eurent beaucoup de peine à se tirer d'un bien mauvais pas. Ils durent faire preuve d'une réelle habileté pour se dégager, menacer à leur tour les Racingmen, pour marquer un but après une demi-heure de jeu.

Les Français en marquèrent un tout de suite après la reprise. Mais les Anglais en firent un nouveau. Et si la partie s'était jouée en Angleterre, peut-être le résultat eût-il été dès lors acquis. Car il est certain qu'au milieu de la seconde mi-temps, les Anglais connurent la défaillance. Et les trois nouveaux buts marqués à ce moment par le Racing feront moins pour sa gloire que celui qu'ils firent au début de la mi-temps.

FERNAND BIDAULT.

Le Capitaine du Stade Français.
Galichon, capitaine du Stade Français, est un excellent demi, plein de prudence et de finesse.

Une remise en jeu par le R. C. F.
Le Stade Français a battu au Parc des Princes, dimanche dernier, pour le Championnat de Paris, le Racing-Club de France par 9 points (3 essais : Galichon, Beaurin, Communeau) à 3 points (1 essai : Gondouin). On ne saurait trop louer le Stade de son jeu très remarquable et supérieurement mené.

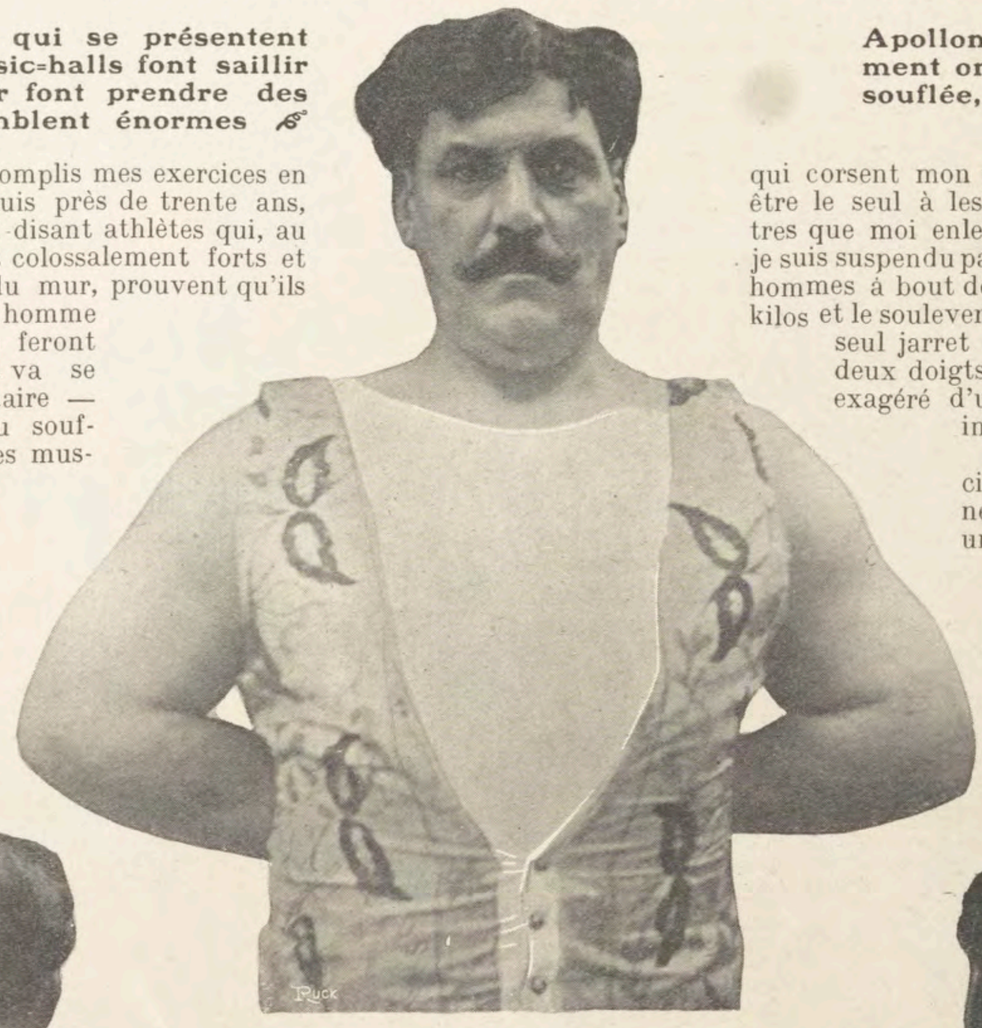
LE TRUQUAGE DES MUSCLES

par APOLLON, Champion du Monde

Beaucoup d'athlètes qui se présentent sur les scènes de music-halls font saillir leurs muscles et leur font prendre des proportions qui semblent énormes

Apollon explique à nos lecteurs comment on peut avoir une corpulence boursouflée, sans être fort

DEPUIS le temps que j'accomplis mes exercices en public, c'est-à-dire depuis près de trente ans, j'ai pu observer les soi-disant athlètes qui, au premier abord, semblent colossalement forts et qui, lorsqu'ils sont mis au pied du mur, prouvent qu'ils ne sont pas plus solides qu'un homme moyen. Ce n'est pas parce qu'ils feront arrêter l'orchestre — signe qu'il va se passer quelque chose d'extraordinaire — qu'ils viendront devant le trou du souffleur et commenceront la danse des muscles qu'il faut s'émouvoir. Ces préparatifs obtiennent du succès auprès des spectateurs qui ne connaissent pas les dessous du métier. Chaque fois que j'ai rencontré de ces hercules (!) je les ai défiés et je dois avouer... à leur honte, qu'ils n'ont jamais relevé mes défis, trouvant toujours des faux-fuyants pour reculer d'une façon qui leur semblait honorable. Je n'ai pas à approfondir leur mentalité, mais ce que je sais, par exemple, c'est le moyen de transformer en un clin d'œil un être chétif en un colosse. Il est des positions où un membre frêle prend tout de suite des proportions effrayantes et, pour augmenter l'illusion, un mouchoir dissimulé avec à-propos d'ici de là vous donne immédiatement le droit de croire que vous avez 45 ou 46 centimètres de biceps, une paille enfin ! Prenez les mesures, vous n'obtiendrez celles qui sont annoncées qu'à la condition de prendre un mètre qui commence au vingtième centimètre. Je suis du Midi, moi, mais je crois qu'ils sont du Midi et demi et que l'influence du mirage sur leur cervelle est vraiment prodigieuse. Je ne parlerai point du truquage des poids, que tout le monde connaît et que presque tous les athlètes emploient, même les plus forts. C'est pourquoi, pour dissiper tous les doutes, je prends toujours la précaution de faire peser officiellement mes appareils et de faire constater non moins officiellement mes performances.



Apollon.

Apollon est le véritable champion du monde de poids et haltères. Il possède de nombreux records.

Le dos au repos.

Les muscles des épaules et du dos sont les plus faciles à exagérer.

Le dos contracté.

Lorsque la poitrine d'Apollon est contractée, elle mesure 1 m. 29. Son tour de cou est de 48 centimètres.

Mon défi aux athlètes Mes records, je peux les publier sans crainte d'être contredit. Je me contenterai d'en citer quelques-uns : à la barre à deux mains je fais 304 livres en deux temps, j'arrête à bras tendu des poids de 80 kilos, au bras tendu correct je tiens 51 kilos 500. Ceci pour le sport pur ; quant aux autres exercices qui corsent mon programme dans les music-halls, je crois être le seul à les accomplir et je n'ai jamais vu d'autres que moi enlever quatre chevaux en l'air, alors que je suis suspendu par les jambes à un trapèze ; maintenir onze hommes à bout de bras, poser sur le pied un poids de 50 kilos et le soulever à la hauteur d'une table en employant un seul jarret ou arrêter par le petit rebord avec deux doigts un poids de 50 kilos. Jamais je n'ai exagéré d'un centigramme le poids exact de mes instruments de travail.

Ce n'est point pour me faire une publicité déplacée que je cite dans les colonnes de la *Vie au Grand Air* quelques-uns de mes exploits ; c'est uniquement afin de bien établir que je défie tous mes émules d'en faire autant. Je crois que ma carrière m'autorise à par er du truquage des muscles et à m'élever contre cette habitude qu'on a de tromper le public.

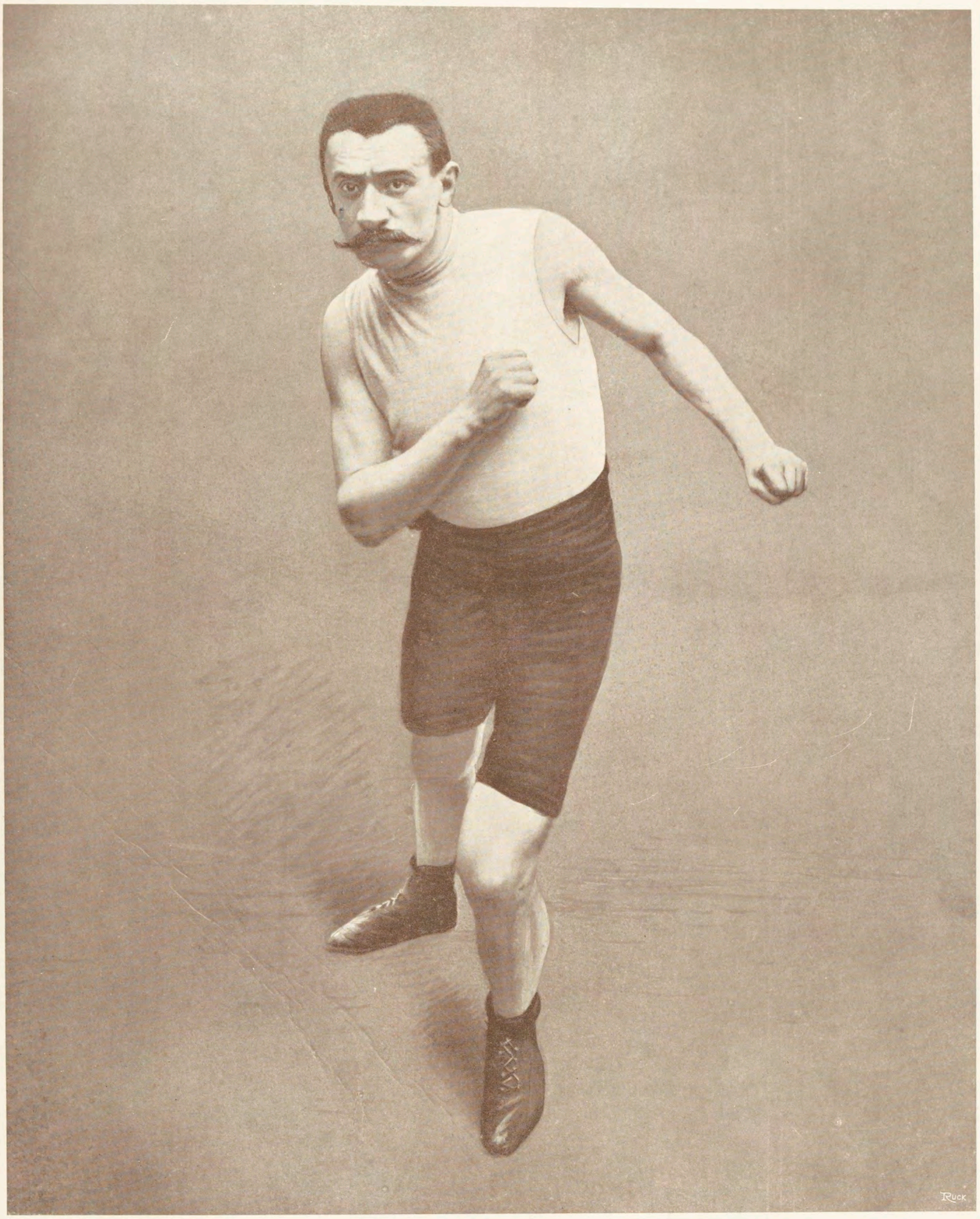
Depuis quelques années surtout, des hommes s'exhibent qui semblent réellement forts et qui, au fond, ne valent pas plus qu'un autre. Cela tient surtout à la pratique de la culture physique qui fait augmenter les muscles. Au bout de quelques mois d'un entraînement suivi, ils acquièrent un excellent résultat et semblent beaucoup plus robustes qu'ils ne le sont. Je connais des gens qui font valser à la perfection leurs biceps et les muscles des cuisses comme s'ils étaient en gélatine et qui seraient parfaitement incapables de tenir 20 kilos à bras tendu. Faites l'expérience sur vous-même, réunissez vos mains derrière la tête et contractez vos biceps avec force ; ils bougeront et au bout de quelques jours vous ferez cet exercice aussi bien que les professionnels qui vous le présentent comme étant un indice évident de grande force.

Rien n'est plus salutaire que la culture physique, mais elle ne suffit pas pour faire de véritables hercules. Elle est bonne comme auxiliaire et excellente pour ceux qui ne se destinent pas à la carrière d'athlète.

Contraction de tous les muscles.

Les athlètes de force restreinte affectionnent cette position, qui donne aux muscles leur maximum de contraction.

Comment je m'entraîne L'entraînement que je préconise et que j'ai toujours employé depuis que je m'entraîne, demande autre chose. Et voyez combien je suis loyal, je vais vous le dire, au risque de faire des élèves qui me dépouilleront de mes records. Faites des haltères, mais ne vous croyez pas forcés d'en prendre de poids excessif. Je me contente d'en employer ne pesant qu'un kilogramme.



BRIAT

Champion de boxe anglaise et de boxe française, poids moyens (1906).

Apollon.

Athlète, lutteur, boxeur même, dans tous les sports qui exigent une forte dépense musculaire, Apollon a enregistré des succès.

Du footing, du canotage et de la boxe, tels sont les autres sports que je conseille. La marche vous donnera du souffle et des jambes, le canotage rendra les mêmes services et vous fera accroître la force de vos poumons, quant à la boxe, elle sera salutaire pour tous les muscles et augmentera votre courage, votre énergie et votre sang-froid.

C'est cet entraînement qui m'a permis de vaincre en boxe des boxeurs réputés et en luttes de venir à bout des plus forts, tel Tom Canon, que tout le monde considérait comme invincible, et que je parvins à tomber en 1889 aux Folies-Bergère, tel l'homme masqué, le comte San Marin, dont les exhibitions à l'Hippodrome de l'Alma eurent tant de retentissement à cette époque.

Voilà vingt-sept ans que je suis dans le métier, j'ai quarante-deux ans aujourd'hui, ma force n'a pas décliné le moins du monde, et j'effectue aujourd'hui les mêmes exercices que jadis. Si je fais moins d'exhibitions à Paris, c'est qu'ayant acquis une honnête aisance je n'accepte que les engagements très avantageux que je trouve seulement à l'étranger. Comme les truqueurs de muscles pullulent actuellement, qu'ils font autant d'effet que les vrais athlètes et qu'ils coûtent moins cher, les impresarii les préfèrent, ce en quoi d'ailleurs ils n'ont pas tort, sinon au point de vue sportif, du moins au point de vue intérêt personnel. J'ai failli dernièrement, pour l'honneur, faire une exhibition dans un établissement parisien. Il y avait là un véritable Japonais qui faisait des démonstrations de jiu-jitsu, sport qui m'a toujours beaucoup laissé sceptique d'ailleurs.

Je lui demandai de marcher avec lui.

Savez-vous ce qu'il me répondit ? Il m'avoua que j'étais d'une force trop peu en rapport avec la sienne et il me conseillait de lire une brochure qu'il a éditée, afin, sans doute, que je ne lui fasse pas de mal. Cet aveu me plut, tout en me rendant encore plus sceptique sur cette merveilleuse méthode qui permet à une puce de triompher d'un lion !!

Ayant toujours exercé ma profession d'une façon loyale, je me suis tu, Mais je réitère ce que j'ai déjà dit au début de cet article.

Je me tiens à la disposition de tous, soit pour les poids, soit pour la lutte,

Le bras sans contraction.

Sandow avait 43 centimètres lorsqu'il faisait saillir son biceps ; à l'état naturel Apollon mesure 48 centimètres.

Le bras contracté.

Contracté, le biceps d'Apollon a 52 centimètres de tour. Les truqueurs de muscles mettent un mouchoir sous le bras.

et je lance un défi à tous les athlètes quels qu'ils soient. Aux truqueurs de muscles qui se rendent compte de leur infériorité et de leur force artificielle à s'abstenir !

Attention aux truqueurs ! Les truqueurs, voilà le péril pour nous, les vrais athlètes ! Ce sont eux qui avec leurs poids falsifiés, leurs muscles faits en papier mâché ou avec des mouchoirs, mettent en danger notre sport que seul les hommes vraiment forts devraient pratiquer.

Ce n'est pas parce que ces individus vous montreront d'immenses poids sur lesquels seront inscrits des chiffres formidables, ce n'est pas parce qu'ils les frapperont avec des marteaux et qu'ils rendront un son métallique, ce n'est pas parce qu'en les faisant retomber ils les précipiteront avec violence sur le sol et qu'un bruit de ferrailles répondra dans la coulisse, qu'il faut vous imaginer que ces pseudo-athlètes sont des hommes redoutables.

Ne croyez qu'à ceux qui vous invitent à monter sur la scène pour essayer leurs poids, ne craignez point d'y aller, car souvent ce sont des compères qui s'y rendent.

Pesez les engins, observez bien le travail et vous vous rendrez facilement compte si vous avez à faire à un chiqueur ou à un athlète de valeur. S'il s'agit d'un spectacle la chose a peu d'importance, mais si vous prétendez faire du sport, il faut que les poids soient aussi exactement pesés.

J'ai pour habitude de toujours faire peser mes poids officiellement dans toutes les villes où je vais et de lancer un défi à tous mes émules.

Je dois d'ailleurs dire que mes défis n'ont pas souvent été relevés et je vous laisse le soin d'en tirer la conclusion qui vous semblera la plus conforme à la réalité.

APOLLON.

La jambe étendue.

Bien des athlètes possédant le haut du corps très développé ont des jambes grêles. Apollon a su éviter ce défaut en évitant d'entraîner un organe aux dépens d'un autre.

La jambe contractée.

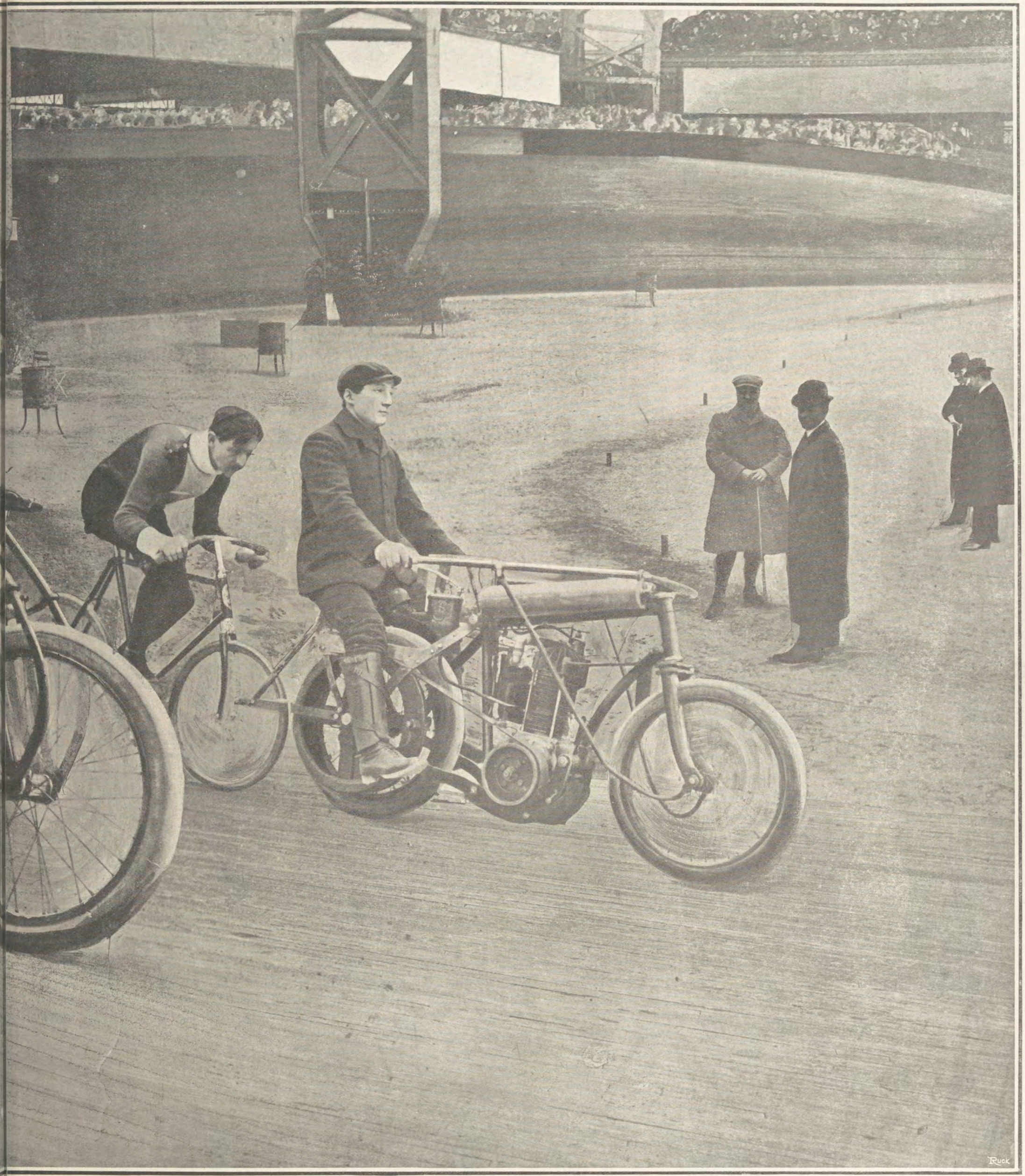
Outre ses aptitudes naturelles, c'est grâce au canotage qu'Apollon est parvenu à obtenir les muscles des jambes aussi forts.

LE MATCH ROBL-DARRAGO

HOFFMANN, ENTRAINEUR DE ROBL, FAIT « V

Le match Thaddeus Robl-Darragon avait attiré une foule énorme au Vélodrome d'Hiver, dimanche dernier. Darragon, qui avait subi plusieurs défaites cette année en Allemagne, a pris une splendide revanche, quoique difficile. Il ne battit Robl que d'un demi-tour de piste sur 50 kilomètres.

AU VÉLODROME D'HIVER



'AGER » ANDRÉ, ENTRAINEUR DE DARRAGON.

L'Allemand a prouvé qu'il était dans une très belle forme. La façon avec laquelle il résista aux assauts de Darragon, le brio et la fougue qu'il apporta dans la lutte démontrèrent sa haute valeur. Darragon a couvert les 50 kilomètres en 41 m. 49 s. 4/5.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des Documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Nouveautés automobiles à l'Exposition de Berlin, telle cette automobile cuirassée pour poursuivre les ballons dirigeables munie d'un canon à tir rapide, 24, vitesse maxima : 45 kilomètres à l'heure.

OU COURRA-T-ON ?

Ou se fera la grande épreuve automobile de 1907? Telle est, maintenant que le règlement est définitivement adopté, la question primordiale à résoudre, question du plus haut intérêt et dont la solution est urgente. Il y a, en effet, tant de points de détail à régler dans une telle organisation qu'on ne saurait s'y prendre trop tôt pour les étudier.

Plus le Circuit choisi sera voisin de Paris. mieux cela vaudra pour tout le monde. Nous avons publié l'an dernier tous les détails d'un Circuit dans la forêt de Fontainebleau qui avait failli être choisi par la Commission Sportive. C'est à celui-là que l'on semble vouloir revenir. Nous avons eu le plaisir de l'étudier à nouveau dimanche dernier avec le comte de Vogüé, M. Brasier et quelques autres constructeurs. Il est certain qu'au point de vue spectacle et au point de vue publicité, une course en forêt de Fontainebleau dépasserait tout ce qu'on a pu faire jusqu'ici.

Le Circuit mesurerait environ 50 kilomètres, serait en forme de trèfle, et de vastes tribunes élevées à la Pyramide, on pourrait voir passer huit fois les concurrents. L'inconvénient de cet itinéraire, est que, sur certains points du parcours, les routes sont trop étroites ou, du moins, la partie carrossable est bordée de bas-côtés inutilisables. Mais il serait possible, avec quelques travaux, de rendre ces routes carrossables sur toute la largeur, car il faut bien se rappeler que les routes doivent être d'autant plus larges que le périmètre du circuit est plus petit.

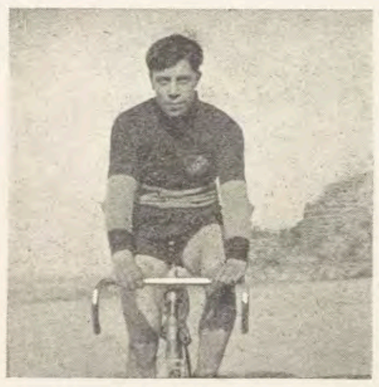
La question est donc à l'étude, mais avant de se demander *où* l'on courra, il est bon de se demander *si* on courra.

Un journal du matin, qui a de puissantes attaches gouvernementales, affirmait l'autre jour que l'autorisation ne serait pas donnée. Ce n'est pourtant pas au moment où l'empereur d'Allemagne fait organiser au Taunus la Coupe qui menace de devenir la grande épreuve de l'année, qu'il serait prudent d'arrêter, par une interdiction sans motifs, l'essor de notre industrie française.

F.-A. Wheel.

Autre nouveauté allemande : deux pompes automobiles construites pour être expérimentées par les pompiers de Berlin, l'une est à vapeur, l'autre électrique. Elles vont parcourir 10.000 kilomètres pour savoir laquelle des deux est la meilleure.

CYCLISME



Latapie, de la Société Athlétique de Montrouge, vainqueur du championnat des Gagne-Petit, battant 289 concurrents. C'est un jeune cycliste qui promet et que son succès va peut-être conduire à la piste.

UNE COURSE DE 6 JOURS EN FRANCE

Le succès considérable remporté par la course de Madison-Square a conduit une foule de sportsmen à se demander si une semblable épreuve ne réussirait pas à Paris. Pourquoi à New-York le public s'enthousiasme-t-il pour ce genre de courses et pourquoi en France les spectateurs ne seraient-ils pas nombreux ?

Rappelons-nous les 72 heures du vélodrome du Parc-des-Princes Au départ et vers les dernières heures, il y eut beaucoup de monde, mais le reste du temps le public fut plutôt clairsemé. Que faudrait-il pour aboutir a une réussite complète ?

Il faudrait faire venir les meilleures équipes d'Amérique, établir une sélection parmi les coureurs européens, surtout annoncer de temps en temps que l'un est devenu fou, que l'autre va se marier, que celui-ci va être arrêté et que celui-là est aux trois-quarts mort. Car c'est grâce au bluff que les Américains remplissent surtout Madison-Square.

Il est regrettable, d'ailleurs, qu'une pareille entreprise risque de sombrer à Paris, surtout après le peu encourageant essai fait à Toulouse ; nous assisterions à de beaux exploits et nous pourrions ressentir les mêmes émotions que ressentent les Yankees à New-York.

Il faudrait, peut-être, une piste dans Paris ; et, cependant, quand on essaye de donner des réunions cyclistes à l'Hippodrome, dans ce centre éminemment nocturne qu'est Montmartre, on n'obtient qu'un succès d'estime.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 9 au 15 décembre.

CYCLISME

Dimanche 9 décembre.

Vélodrome d'hiver. — *Critérium de tandems* : 1. Dupré-Doerflinger, 2. Hourlier-Cames, 3. Poulaiu-Rettich.

Prix Jules Dubois (60 kilomètres derrière grosses motos) : 1. Darragon, en 51 m. 23 s. 2/5 ; 2. Nat-Butler, 3. Dussot.

ATHLÉTISME

Dimanche 9 décembre.

Enghien. — *La Coupe de l'Entente Cordiale* (cross-country, 12 kilomètres) : 1. Ragueneau (S. A. M. en 44 m. 26 s. 1/5), 2. Pearce (H. H.), 3. Guesnon(C. A. S. S. M.).

HIPPISME

Dimanche 9 décembre.

Prix Le-Hon (Steeple-chase 3.100 mètres) : 1. Le Trébuchet, a M. Kousnetsoff (A. Carter), 2. Labadens, 3. Pincette (10 partants.)

Prix Delâtre (Steeple-chase, 5.000 mètres) : 1. Journaliste, à M. Fischhof (A. Carter), 2. Escrimeur, 3. François (8 partants.)

UNE FÉDÉRATION D'ESCRIME

La Fédération Nationale des Sociétés d'Escrime n'est pas à proprement parler, une société nouvelle Sa mission essentielle est de grouper les Sociétés, Salles d'Armes et Cercles d'Escrime existant actuellement et de diriger leurs efforts vers un but d'intérêt commun.

Elle n'entend, ni se substituer aux organismes qui ont déjà fait leurs preuves, ni s'immiscer dans leur administration, ni amoindrir leur autonomie ; loin de songer à diminuer les forces existantes, son ambition est de les utiliser toutes en les augmentant par la puissance de l'Association.

C'est en effet une importante étape dans la voie de l'Association que va franchir l'Escrime française : à côté des Sociétés formées d'individus et avec leur concours, la Fédération constituera une Association composée de Sociétés.

Elle sera l'organe des intérêts généraux de l'Escrime en France ; elle aura le droit et les moyens de les défendre, notamment vis-à-vis des pouvoirs publics et des escrimes étrangères.

En résumé, la Fédération est fondée dans l'intérêt de tous les escrimeurs.

Elle ne peut vivre et prospérer qu'avec le concours de tous les escrimeurs.

Elle fait, avec confiance, appel à tous.

ATHLÉTISME

M. Cyril Leigh, Australien, champion de Suisse et champion de l'Afrique du Sud. Gaucher, il ne reconnaît que la méthode française. Auteur de plusieurs ouvrages d'escrime.

LES DÉSENCHANTÉES

Elles ne sont pas innombrables, elles ne sont pas la majorité, tout de même elles sont un nombre respectable, qui avaient espéré que la rénovation physique ne favoriserait pas uniquement le sexe masculin. Elles ont lu beaucoup d'articles de journaux et quelques brochures où l'on célébrait le « relèvement de la race » par l'exercice en plein air, avec cette conclusion que l'entreprise était en bonne voie. Elles avaient cru jusque-là qu'elles faisaient partie de « la race ». Mais en s'apercevant qu'on prétendait l'améliorer toute entière sans penser a elles, elles se sont prises à en douter.

Car on semble bien les avoir oubliées ; le sport de la femme, on n'en parle pas, ou plutôt on n'en parle plus.

Il fut jadis, en effet, un sujet de dissertations aimables. Mais personne ne songea vraiment à l'amener sur un terrain plus solide. Ce n'était pourtant pas impossible. Le football excepté, tous les sports athlétiques peuvent être exercés par la femme. La pratique, sans doute, soulève quelques délicats problèmes d'application ; mais ils ne sont point insolubles, puisqu'en Angleterre, par exemple, on les a résolus.

Ne faut-il pas croire que précisément la majorité des femmes, en se désintéressant de la question, a contribué à l'écarter de nos préoccupations? Le souci dominant de la femme est de conserver l'éclat de sa fraîcheur. D'autres en ont vu le secret dans le mouvement et l'exercice ; la Française croit l'avoir trouvé dans l'immobilité et l'absence de toute fatigue. Essayez donc de lui démontrer le contraire !

Fernand Bidault.

HIPPISME

Les écuries des Haras du Pin. Ce haras est le plus important de France. Il possède 116 étalons et 29 stations. Depuis 1874, existe au Pin l'école des Haras, formant des fonctionnaires destinés au personnel des Haras.

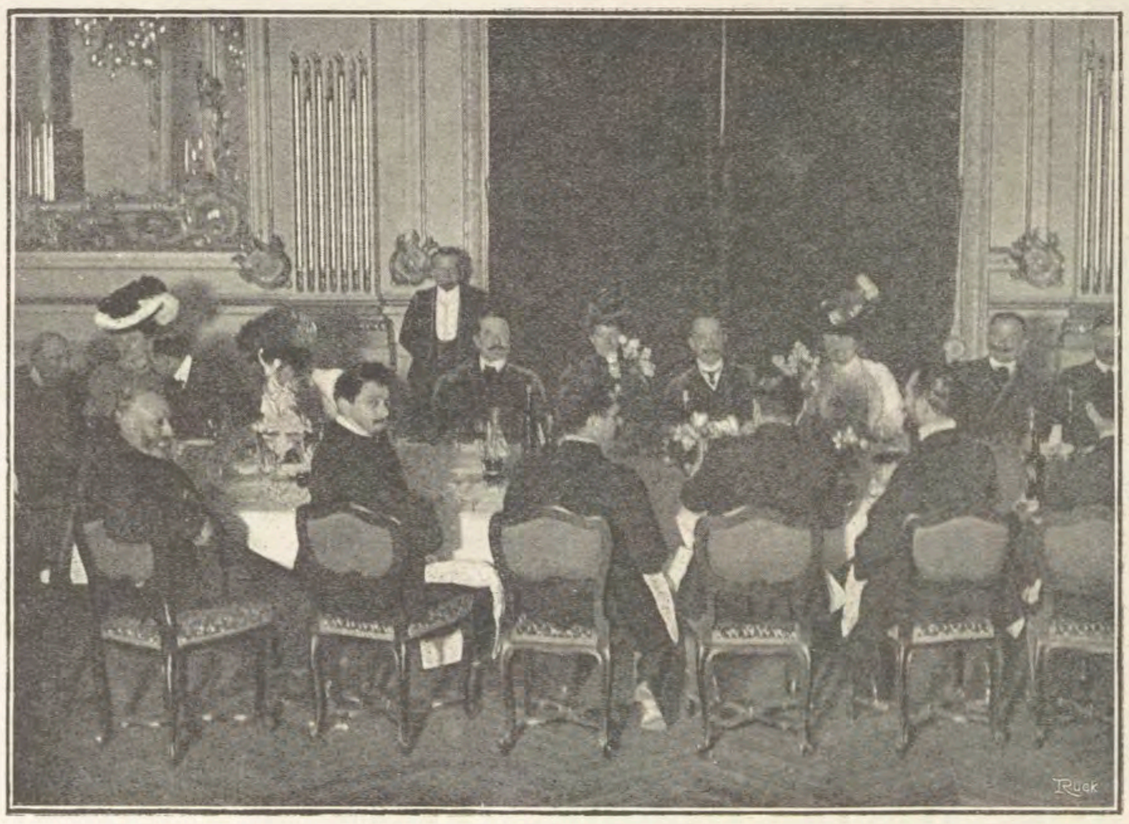
UNE DATE DANS L'HISTOIRE

Le 10 décembre, M. Ruau, ministre de l'Agriculture, a présidé la première réunion du Comité permanent consultatif des courses.

Cette simple information marque une date importante dans l'évolution de l'institution des courses. Une Commission composée des personnes les plus compétentes dans la spécialité discutera et raisonnera les mesures a prendre : elle éliminera les prescriptions surannées et admettra les progrès incontestés. On ne se bornera pas à enregistrer, avec une discipline un peu exagérée, les modifications adoptées par les Sociétés étrangères. Rappelons pour mémoire que, dernièrement, à la suite d'une décision du Jockey Club anglais, il avait été introduit, dans le code de la Société d'Encouragement, un nouvel article donnant au starter le pouvoir exorbitant d'user de préméditation pour laisser un cheval au poteau. Nous saurons, du reste, l'avis du Comité sur ce point, puisque la première question à l'étude est précisément celle-ci : « Conditions dans lesquelles doivent être donnés les départs ».

Une question qui n'a point été soulevée jusqu'ici, mais qui pourrait être traitée par adjonction, est celle des distancements. Il serait intéressant de connaître là-dessus l'avis du Comité permanent, car, lorsqu'en faisant abstraction de la tradition, on l'examine au point de vue rationnel, il n'est pas de solution qui paraisse plus absurde que celle qui est actuellement suivie en cette matière. Voici, par exemple, une fin de course, dans laquelle deux chevaux ont pris l'avantage sur tous leurs concurrents ; si l'un d'eux bouscule l'autre et passe premier le poteau, il est distancé au profit du second. Jusqu'ici rien n'est plus juste. Mais le comble, c'est que le concurrent incriminé est délibérément classé à la suite de tous les autres, si bien que bénéficie de la seconde place un mauvais troisième, battu peut-être depuis longtemps.

Boiard.



La table centrale au banquet Gladiator.

La Direction des Cycles et Automobiles Gladiator a offert, le jeudi 13 décembre, au Palais d'Orsay, un banquet à ses agents de province. M. Fenton, administrateur, présidait la table centrale. MM. Vinot, directeur des usines, Chesnel, sous-directeur et Lexcellent, directeur commercial, occupaient les places d'honneur.

Les fonctionnaires civils et officiers de Gabès viennent d'organiser à Oudref une chasse au faucon. Les faucons, au nombre de six, fort bien dressés, furent admirables. Ils ont pris un grand nombre de lièvres.

CONCOURS N° 6

LES CHASSIS

A l'occasion du Salon de l'Automobile, nous organisons aujourd'hui un concours de châssis. Il s'agit de nous dire à quelle marque appartiennent ces châssis, qui, tous, ont été photographiés au Grand Palais.

Adresser les réponses à

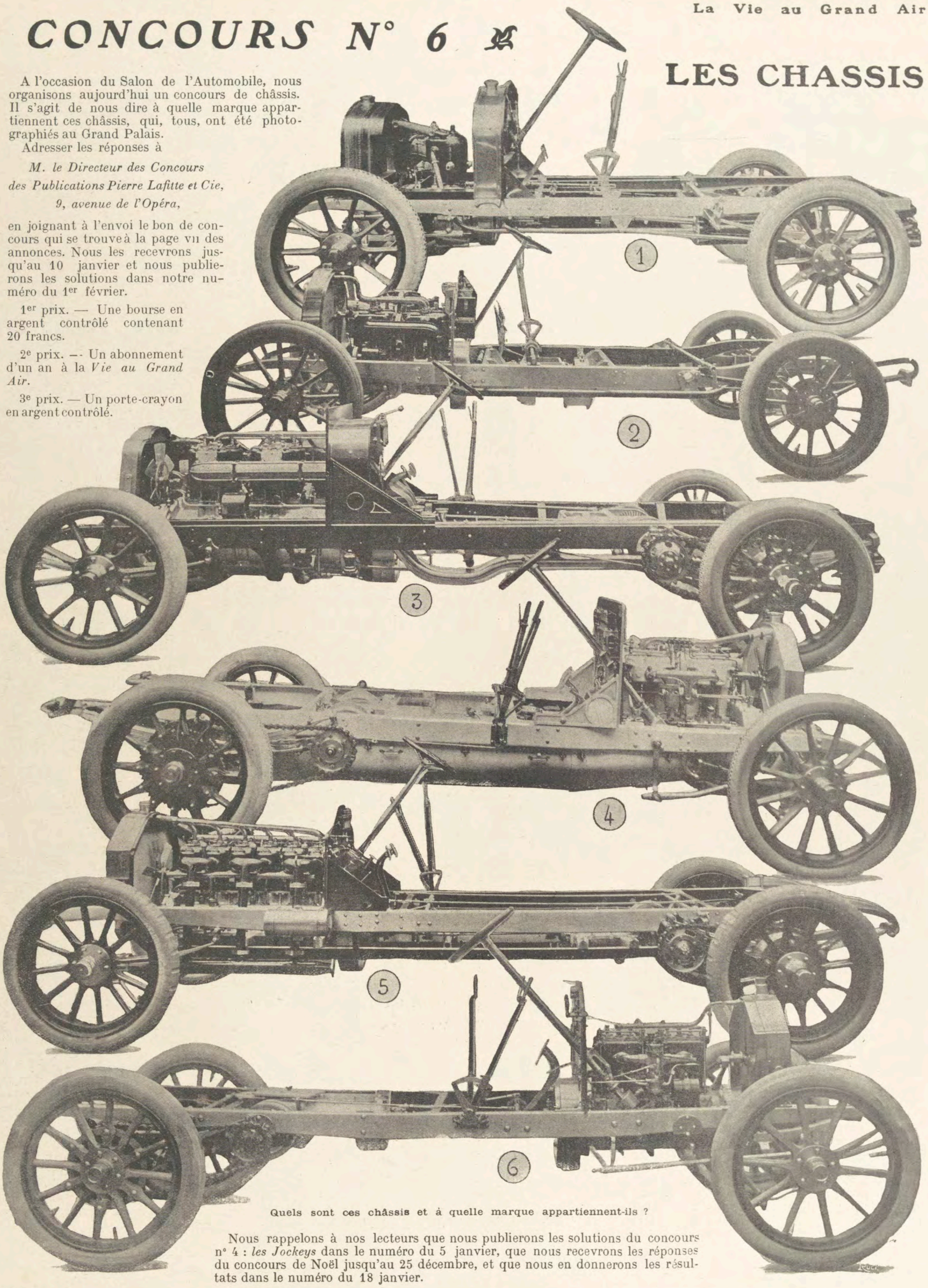
M. le Directeur des Concours
des Publications Pierre Lafitte et Cie,
9, avenue de l'Opéra,

en joignant à l'envoi le bon de concours qui se trouve à la page VII des annonces. Nous les recevrons jusqu'au 10 janvier et nous publierons les solutions dans notre numéro du 1er février.

1er prix. — Une bourse en argent contrôlé contenant 20 francs.

2e prix. — Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

3e prix. — Un porte-crayon en argent contrôlé.



Quels sont ces châssis et à quelle marque appartiennent-ils ?

Nous rappelons à nos lecteurs que nous publierons les solutions du concours n° 4 : *les Jockeys* dans le numéro du 5 janvier, que nous recevrons les réponses du concours de Noël jusqu'au 25 décembre, et que nous en donnerons les résultats dans le numéro du 18 janvier.

LE TURF EN 1906

Par SAINT-GEORGES.

Cet article est un rapide résumé des courses de l'année. Grandes performances et grands performers passent vivement sous les yeux du lecteur, accompagnés de quelques considérations destinées à tirer des conclusions de la campagne de 1906, dont on doit, en somme, penser grand bien, après avoir été porté au début à en dire grand mal.

Aucun cheval ne donnera son nom à l'année sportive de 1906. D'aucuns voudront qu'elle soit l'année de Prestige, d'autres, qu'elle soit celle de Maintenon ou de Spearmint. La courtoisie seule permettrait de déférer à ce dernier désir. A vrai dire, nous n'avons pas eu un cheval d'assez large envergure pour marquer à jamais sa place. Nous nous souviendrons que les trois animaux que nous venons de nommer étaient bons ; nous dirons à perpétuité que Prestige devaient être meilleur que Spearmint, ou que Maintenon aurait battu Spearmint s'il avait été lui-même ; on encore que Spearmint a été indignement monté par Dillon, dans le Grand Prix et qu'avec son jockey du Derby anglais, Maher il se fût promené ; tout cela constitue une série d'hypothèses et le problème ne sera jamais résolu.

Il vaut bien mieux dire que ces chevaux étaient bons, biens bons, puisque l'un s'est classé comme le meilleur, un jour, contre tout ce que le Royaume-Uni pouvait lui opposer, puisque les autres ont montré tour à tour leur suprématie sur deux mille sujets et plus de notre élevage.

Je sais bien que cela ne suffit pas, que l'on a la hantise du crack, l'obsédante idée du phénomène, lequel, bon, tout au moins, dès le début de sa troisième année, marche de succès en succès jusqu'à la retraite, sans jamais avoir eu son Waterloo. Malgré la considération que je professe pour ces rares élus du turf, je suis assez tenté de penser qu'il y eut, lorsque se produisit cette exception fabuleuse, une large part de chance, du moins pour ceux qui durant tout leur carrière, ne furent pas même vulnérables au talon. Les uns essuyèrent la défaite à leurs débuts, les autres un peu plus tard ; d'autres encore à leur déclin ; beaucoup eurent ce qu'on appelle des « défaillances inexplicables » ou des « circonstances défavorables ». Nous ne connaissons guère de « tou ours glorieux » chez nous que Gladiateur, qui essuya néanmoins des défaites en Angleterre et n'en reste pas moins le type du cheval invincible. Boïard n'eut pas des débuts brillants ; on le crut même assez médiocre entre sa deuxième et troisième année ; Plaisanterie éprouva deux échecs attribués à des accidents. Omnium fut longtemps contesté ; Merlin, tout un temps lui fut préféré et de fait, le cheval de MM. de Gheest et du Comte de Nicolay était meilleur sur 2.000 mètres et en ligne droite. Perth fut battu aussi, par le terrain ou par Jeanne Brunette et Fourire. Celui-ci qui allait de succès en succès ne put accomplir un exploit bien ordinaire contre Libaros.

Il en est, en somme, des meilleurs chevaux comme des plus grands athlètes ; il n'y a pas de Goliath qui ne trouve son David. Ajax fut bien près de le voir dans le Grand Prix ; il avait, dit-on à son excuse, glissé dans la descente et n'aurait pu venir à la hauteur de Turenne si celui-ci ne s'était trouvé sur le mauvais terrain à la corde.

Macdonald, avec la monte de Reiff au lieu de celle de Spencer l'aurait peut-être battu dans le Jockey-Club. Ajax eut la chance de se retirer après le Grand Prix ; c'était un bien bon cheval ; il aurait eu son jour de revers, comme l'eurent tous ceux de sa génération, réputé comme exceptionnelle avec Gouvernant, Rataplan, Lorlot, Marsan, Turenne, celui-ci devenu étonnant après avoir été battu par Petit Frère !

L'opinion qui s'impose au sujet des chevaux est donc surtout basée sur l'impression que ressentent les hommes de cheval, et cette impression naît de la manière montrée par les cracks, de leur modèle et aussi de la façon dont à un jour déterminé, ils ont répondu à certaines questions.

Prestige est parti sans donner sa mesure

Prestige, le plus immarcescible des deux chevaux de M. Vanderbilt, a répondu victorieusement à toutes celles qui lui étaient posées. Un soir, après les courses, M. Vanderbilt prit sa plume et écrivit qu'il déclarait forfait pour Prestige dans tous ses engagements. Ce geste fait honneur au sportsman : Prestige n'était pas plus compromis à cette heure que la veille, mais la crainte que le cheval ne claquât au milieu de la course inspira cette décision brusque à un propriétaire qui aurait encore volontiers couru les risques que le cheval tombât *broken down* au milieu d'une course, mais qui ne voulait pas entraîner les parieurs dans ce désastre.

Aussi n'avons-nous pas connu complètement Prestige ; privé de grands engagements, nous ne l'avons pas vu sur une distance dans une course dure comme le Grand Prix où tous jusqu'aux comparses, empêchent le bon cheval de souffler. Qu'eût-il fait sur 3.000 mètres contre un Finasseur ? Eût-il été, dans le Municipal, devant Maintenon, auquel assurait son entraîneur, il pouvait rendre une stone sur 2.000 mètres au printemps ? Ce sont là des questions auxquelles il est impossible de répondre. Ce que l'on peut et doit dire c'est que s'il fut invaincu, sa carrière ne fut pas complète. Elle est extraordinaire, mais elle est spéciale, elle est limitée à une aptitude particulière. A la différence des gros chevaux anglais incapables de faire une distance, dénués d'endurance, Prestige avait l'avantage d'être trempé du sang de Consul, c'est-à-dire du sang de Monarque, malheureusement non plus de ce sang pur mais saturé par on ne sait quel croisement, d'un arthritisme dont Fripon eut tant à souffrir avant de mourir, dont Le Pompon éprouva les effets par la pierre et ses complications mortelles.

Nous n'avons pas à juger ici ce que sera l'étalon ; ses produits nous diront s'il échappe à l'hérédité. Le point qui nous intéresse est celui-ci, que, privé des « béquilles qui reçoivent la masse », Prestige montra toujours cependant une incontestable supériorité. Le moteur était parfait. Il est possible que nous n'ayons jamais vu un meilleur cheval sur 2.000 mètres ; nous dirons toutefois que Merlin ou Le Justicier étaient plus intéressants à regarder, plus plaisants, celui-ci par son action magistrale, celui-là par son incomparable légéreté d'oiseau qui eût fait volontiers appliquer ce vers de Lemière :

Même quand Merlin marche, on sent qu'il a des ailes.

Prestige n'est pas le fin pur sang que nous avons toujours aimé, l'animal plein d'espèce qui devient de plus en plus rare ; c'est un beau et fort cheval, très critiquable en beaucoup de points, et un peu commun par rapport à sa race, qui doit avoir un jet de fin acier et non une charpente de lourde ferraille.

Maintenon résistera-t-il au temps

Tout autre nous apparut ce géant pâle du nom de Maintenon dont les connaisseurs disaient après sa défaite du Prix Delâtre, où il avait déployé quelques belles foulées : « Ce pourrait être un bon cheval s'il prenait du tempérament, si son entraînement pouvait se continuer sans accroc, si... »

Car il y avait des réticences sans nombre ; on voulait lui voir plus d'avenir qu'à Montlieu, son vainqueur, puis on ne voulait plus rien lui voir du tout. On flottait entre ses victoires et ses défaites pour s'écrier finalement : « Quelle mauvaise année ! » Après sa défaite par Eider dans la Poule d'Essai, on criait : « Hélas ! » Après sa victoire du Prix Lupin, on clamait : « Holà ! » Cela ne compromettait pas. Le chœur des acharnés clamait : « Quelles rosses ! Quelles rosses ! »

Or, voyez, après cette victoire très nette sur Flying Star, l'opinion des parieurs lors du Derby. La pouliche qui a gagné entre temps le prix de Diane est favorite à 9/2. Elle partage du moins les honneurs de la cote avec Fellah ; Querido est à 6/1, Maintenon à 27/4. Il est privé de son jockey Ransch, ce qui a, il est vrai, une influence sur sa cote. Querido oppose une bonne défense ; la revanche contre Eider, troisième, est complète, Narvaes est quatrième. Fellah cinquième, Caramel sixième ; Brisecœur, septième ; Montlieu, huitième et Ganelon II, défraîchi, huitième.

Tout cela est d'une régularité absolue, mais si Flying-Star avait couru, elle aurait gagné, assure-t-on, après avoir acclamé Woodland. Il faut de l'opposition quand même contre Maintenon ; même vainqueur, il subit la défaite morale infligée par des absents. Nous saurons bientôt ce que vaut ce jugement, en ce qui concerne la pouliche. Maintenon ne trouva pas grâce après le Grand Prix.

On sait comment Spearmint gagna malgré son jockey qui lui avait fait faire un train fou, tout favorable à Brisecœur qui avec un peu plus de perçant en fût venu à bout. D'indication entre Spearmint et Maintenon nous n'en possédons pas d'autre que celle qui consiste à accepter *a priori* qu'un cheval anglais doit être meilleur qu'un cheval français, qu'un gagnant de Derby doit être meilleur qu'un gagnant du Jockey-Club. Comme preuve à l'appui, les grands chevaux anglais ne viennent plus jamais courir le Grand Prix ou s'ils se hasardent, c'est lorsque nous n'avons rien. Depuis Minting (1886) les cracks d'outre-Manche dédaignent un morceau de cent quarante puis de de deux cent-cinquante mille francs ! Les raisins sont trop verts...

Enfin Prestige et Maintenon sont de petits seigneurs à côté de Spearmint, charmant cheval, dont on fait un bronze d'art depuis que l'on sait son nom. Un doute cependant mérite de subsister au sujet de Maintenon. La suite de sa carière ne laisse point contestable son mérite jusqu'à 2.400 mètres ou 2.600 mètres. Mais quelle sera sa valeur de quatre ans sur de longs parcours, tels que celui du Rainbow ou du Cadran ?

Si l'on veut ma modeste opinion, il me semble pouvoir dire que Maintenon ne sera pas le cheval d'une course longue et sévère.

Il sera intéressant de le revoir contre les antagonistes qui auront résisté aux outrages du temps, si implacables aujourd'hui pour les chevaux de course.

Ce qu'ils ont gagné

Eider paraît être, dans sa génération, de ceux qui font peu de bruit et accomplissent de la bonne besogne. Assez loin de Maintenon, qui inscrit un gain de 840.675 francs, il occupe la seconde place sur la liste des chevaux français avec 231.977 francs, suivi de Prestige, 202.394 francs, que Punta Gorda, 168.769 francs, sépare de Saïs, 155.238 francs, Glouglou II 129.221 francs, Moulins La Marche, 128.650 francs, Montlieu, 105.916 francs, Ganelon II, 105.250 francs, Sourdine, 102.475 francs, Flying Star, 100.600 francs, Procope, 94.985 francs, Marsan, 92.638 francs; Hautbois, 87.922 francs ; Querido, 78.515 francs, Monsieur Perichon, 78.321 francs, Bethsaïda, 76.648 francs, Clyde, la gagnante du Prix Gladiateur, 76.431 francs, etc.

Souhaitons, que plus heureux que cette année, les quatre ans se retrouvent sur la brèche, que nous n'en soyons pas réduits a des matches entre un Génial et un Strozzi, aussi « charognards » l'un que l'autre, afin de ne pas être obligés de condamner un élevage dont les produits grâce à la fureur des importations anglaises infiniment fragiles, précoces et éphémères, durent ce que durent les roses, l'espace d'un matin.

SAINT-GEORGES.

P. S. Dans un prochain article, nous parlerons des « Deux ans ».

BILAN DE JOCKEYS

ALEC CARTER

Nous commençons aujourd'hui la nouvelle série de médaillons que nous consacrons aux champions de tous les sports. Nous ne pouvions mieux débuter qu'en retraçant la brillante carrière d'Alec Carter, le roi des jockeys d'obstacles.

Alec Carter.

Alec Carter n'a que 19 ans. Il naquit à Chantilly, au mois de mars de l'année 1887. Il est Français quoique d'origine anglaise.

Alec Carter est le fils de Fred Carter, l'ancien entraîneur de M. Aumont, qui compta parmi ses célèbres pensionnaires Ténébreuse et Monarque. — Né à Chantilly, au mois de mars de l'année 1887, il avait cinq ans à la mort de son père. Il fut alors mis à cheval par son grand-père maternel, Planner, qui eut sous sa direction les pur sang du comte Berteux, de M. Oppenheim et du vicomte Foy.

Le jour de ses débuts en public, il n'avait pas encore douze ans ; peu de temps après, exactement à douze ans et onze jours, il remportait sa première victoire en pilotant, à Longchamp, Sonnerie, de l'écurie Oppenheim.

Neveu d'Arthur Carter et de Richard Carter junior, les habiles entraîneurs de M. Jean Joubert et de M. Maurice Caillault, Alec Carter a deux sœurs et deux frères, encore célibataires comme lui. Son frère aîné, Frank Carter, dirige les écuries de M. Henriquet et de M. Edmond Berr, avec le tact et la science dont ses oncles ont déjà donné tant de preuves; son frère cadet, délaissant le sport hippique, est dans les affaires à Paris. Quoique d'origine anglaise, comme il est né de parents naturalisés Français, Alec devra, dans deux ans, satisfaire aux obligations de la loi sur le recrutement. Ce sera une pénible échéance pour les propriétaires qui utilisent ses excellents services et pour le public qui applaudit à ses prouesses. En attendant, il vit en famille, dans une villa de l'avenue de Condé, à Chantilly, dont le charme contraste singulièrement avec les perspectives réalistes de la chambrée.

Pour donner sans doute raison à ceux qui prétendent que, de même que l'on devient orateur, on devient écuyer, mais que de même que l'on naît poète, on naît jockey, Alec Carter a toujours été un parfait cavalier en course. Calme, froid, très maître de soi, énergique et tenace, téméraire et prudent tout ensemble, il a su, dès ses premières montes en public, tirer parti, avec un rare bonheur, de ces qualités essentielles.

Durant les quatre dernières campagnes, il n'a pas cessé de figurer parmi les jockeys ayant occupé en plat les douze premières places : en 1902, il était cinquième, avec 61 montes gagnantes, en 1903, douzième avec 40 ; en 1904, huitième avec 38 et en 1906 neuvième avec 34.

Alec Carter en obstacles. Délaissant le sport légitime, parce que son poids ne lui permettait plus de se mettre assez souvent en selle, il a débuté cette année sur les obstacles et, du premier coup, il est passé maître dans la spécialité : sa carrière, cette année, est la plus étonnante qui soit et jette un lustre nouveau sur la sympathique famille des Carter qui avait seulement donné jusqu'ici des entraîneurs fameux. Il convient de rappeler cependant que le célèbre William Clift, qui remporta cinq fois de haute lutte le Derby d'Epsom, notamment en 1819 sur Tireslas, auquel il faisait gagner, cinq mois après, le Saint-Léger, est le bisaïeul maternel d'Alec.

C'est le 25 février dernier, avec Chita et sous les couleurs de M. Henriquet, que Carter a sauté pour la première fois les haies en public, dans le Prix des Bruyères, sur le parcours des 2.800 mètres d'Auteuil; il se plaçait second derrière Vieux Feu, que pilotait Parfrement. Sur une réclamation déposée ultérieurement par M. P. Véron, propriétaire d'Artaban II, arrivé troisième, contre la qualification des jockeys, eu égard aux conditions de la course, Vieux Feu et Chita ont été distancés, en vertu du paragraphe 5 de l'article 62 du code des steeple-chases.

Quatre jours après, le 1er mars, il se mettait deux fois en selle pour remporter deux victoires, la première dans une course à réclamer de 3.100 mètres, le Prix de Saint-James, sur Gloxinia II, à M. J. Bernard ; la seconde dans un handicap de 3.500 mètres, le Prix Beugnot, dont la valeur nominale s'élève à 10.000 francs avec Diego, à Mme Cl. Procureur. La fois suivante, le 8 mars, il gagne le Prix Trinidad, toujours à Auteuil, avec Vieux Feu, à M. Ranucci, battant Hanoï II, Princesse V et Portici, et le même jour il arrive second dans le Prix Oiseleur, sur Stilvio, le poulain de M. Dousdebès, derrière le Bretteur II, que montait ce pauvre Lucien Bariller.

Depuis lors, il n'a cessé, avec un rare bonheur, de tenir les promesses de ces remarquables débuts. Le 9 mars, il franchit pour la première fois les obstacles de Saint-Ouen, en triomphant avec Chita, dans le Prix de Lieuvin, sur le parcours des 2.800 mètres. Moins heureux trois jours après, quand il aborde les haies de l'hippodrome d'Enghien qu'il n'avait pas encore sautées, il dérobe sur Telefon, à Mme L. Lévy, en disputant le Prix du Boulonnais. La veille, à Auteuil, il n'avait pas été placé dans le Grand Prix du Printemps, où il pilotait Diego, le cheval de Mme Cl. Procureur ; c'était la première fois qu'il ne figurait pas à l'arrivée. Ces deux déceptions consécutives seraient, par leur analogie curieuse, susceptibles de donner à penser aux féministes. Ses débuts à Colombes le 21 mars, effectués dans le Prix Lœffler, sur Chita, coïncident avec sa première chute. Pour ses débuts à Vincennes le 5 mai, il n'arrive pas à se placer. La plus longue série ininterrompue de ses insuccès remonte d'ailleurs à cette époque : elle commence en effet le 20 avril à Enghien, pour finir le 15 mai à Saint-Ouen, avec six défaites seulement : c'est un résultat exceptionnel, même dans la carrière de la plus fine cravache.

C'est le 29 mai, à Saint-Ouen, dans le Prix Killarney, qu'il débute en steeple : en selle sur Canard, le gagnant du Grand Steeple de 1905, il arrive troisième derrière Medwin, à M. Marino Clado, que montait Parfrement, et Munjac, à M. Ch. Liénart, que conduisait G. Chapman : quatre longueurs et une longueur séparaient les trois chevaux. Au cours de la même réunion, il finit encore troisième sur Volubilis, à M. Jean Stern, dans une course de haies, puis, sans débotter, il remporte trois victoires, la première avec Simonian, à M. R. Bally ; la seconde avec Etendard III, à M. Maurice Gaillard ; la troisième, avec Roi du Monde, à M. Jean Stern, battant d'une encolure Saint-Gratien, au baron P. de Langlade, et Vanikoro, au baron de Waldner : cette dernière épreuve était un steeple-chase : son premier succès sur les gros obstacles ne s'était pas fait attendre.

Par une coïncidence bizarre, le jour où il aborde pour la première fois le sévère parcours d'Auteuil qui comporte les murs, la butte, le broock et les rivières (c'était le 3 juin, journée du Grand Steeple), il échoue, comme à Saint-Ouen, dans la première épreuve, le Prix No Good, où il

Alec Carter rentrant au pesage.

Alec Carter possède toutes les qualités qui font les grands jockeys. Calme, froid, très maître de soi, énergique et tenace, téméraire et prudent à la fois, il est l'un des plus parfaits cavaliers que l'on puisse concevoir.

montait Satanella, la jument de M. Jean Stern, et il triomphe dans la seconde, le Prix des Avenues, où il montait encore Roi du Monde, de la même écurie. Entre temps, toujours comme à Saint-Ouen, il gagne deux courses de haies, avec Gibichung, à M. Vanderbilt, qui devait le désarçonner, trois jours après, dans la grande course de haies, et avec Simonian, à M. R. Bally, puis il finit troisième dans le Prix d'Issy, avec Volubilis, à M. Jean Stern.

Un exploit extraordinaire Tous les sportsmen ont encore présente à la mémoire la fameuse journée du 25 novembre, à Auteuil, où il se mit six fois en selle pour remporter cinq victoires consécutives et finir troisième dans la dernière épreuve ; le 29 novembre, sur le même hippodrome, il s'en fallut de peu qu'il ne renouvelât cet exploit : il dut se contenter de gagner quatre courses et de finir second et troisième dans les deux autres. Le 2 décembre enfin, il réussit, en battant Jade II avec Oie Sauvage, tombée après le broock, la célèbre tentative dans laquelle A. Johnson échoua si malheureusement, d'une demi-longueur, en disputant le Grand Steeple de 1902 avec Verdi : il est vrai que l'accident s'était produit ce jour-là après la rivière du huit, que Johnson, gêné par le bandage qui immobilisait un de ses genoux, récemment luxé, avait perdu un temps précieux, en essayant par trois fois de se remettre en selle, et que l'adversaire qu'il s'agissait de battre s'appelait Gratin et n'était pas monté par Cirot. Dans le courant de l'été, Carter a peut-être réalisé une plus surprenante prouesse en disputant une épreuve à Vittel le 15 juillet, deux courses à Saint-Ouen le 16, deux autres épreuves à Vittel le 17, et en passant chaque fois premier le poteau.

Il nous paraît intéressant d'établir, pour terminer, le bilan des performances accomplies, au cours de la campagne qui vient de finir, par Alec Carter, depuis le jour de ses débuts, sur les seuls hippodromes parisiens. Mieux qu'aucun dithyrambe ce tableau, avec la seule éloquence de ses chiffres, dira la valeur de cet incomparable jockey d'obstacles.

B. DE VILLETANEUSE.

NOM des HIPPODROMES	NOMBRE d'épeuves disputées	INCIDENTS		CLASSEMENT				SOMMES GAGNEES			
		Chutes	Dérobades	Non placé	Placé troisième	Placé second	Placé premier	Allocation de troisième	Allocation de second	Montant des Prix	Totaux
COURSES DE HAIES											
AUTEUIL	68	3	»	27	14	7	17	3.850	2.890	114.637 50	121.377 50
COLOMBES	10	1	»	4	3	»	2	668 75	»	13.281 25	13.950
ENGHIEN	23	»	1	11	1	3	7	360	1.800	25.705	27.865
SAINT-OUEN	57	5	»	17	11	7	17	4.490	3.750	90.150	98.390
VINCENNES	5	»	»	2	»	»	3	»	»	9.400	9.400
Totaux	163	9	1	61	29	17	46	9.368 75	8.440	253.173 75	270.982 50
STEEPLE-CHASES											
AUTEUIL	56	3	»	15	7	7	24	1.460	5.625	272 710	279.795
COLOMBES	3	»	»	»	»	1	2	»	500	11.450	11.950
ENGHIEN	10	»	»	2	1	3	4	600	1.485	20.702 50	22.787 50
SAINT-OUEN	39	1	»	12	9	6	11	5.120	4.125	48.075	57.320
VINCENNES	6	1	1	2	»	»	2	»	»	7.950	7.950
Totaux	114	5	1	31	17	17	43	7.180	11.735	360.887 50	379.802 50
Récapitulation	277	14	2	92	46	34	89	16.548 75	20.175	614.061 25	650.785

NOTES DES ÉDITEURS

Il y a quinze jours que notre *Numéro de Noël et du Salon* a paru et nous recevons encore de tous côtés des lettres de félicitations et des demandes de numéros. Les félicitations, nous les enregistrons avec plaisir et nous en remercions nos lecteurs, mais quant aux demandes d'exemplaires, nous avons le regret d'y répondre par une fin de non recevoir, notre numéro étant épuisé, malgré un second tirage.

Nous sommes heureux d'avoir pu être agréable à notre clientèle et nous nous efforcerons de continuer à mériter ses louanges.

Le *Salon de l'Automobile* de cette année est peut-être encore plus intéressant que ceux qui l'ont précédé. Aussi avons-nous fait prendre une ample moisson de clichés que nous utiliserons au cours de cette saison pour expliquer les inventions et les perfectionnements admirés au Grand-Palais. Nous commençons aujourd'hui avec les articles de nos collaborateurs, F. A. Wheel et Robert Dieudonné la série de ces articles sur l'automobile, envisagée à un point de vue pratique et qui paraissent plaire vivement à nos lecteurs.

La fameuse course des six jours de Madison-Square s'est terminée par la victoire de l'équipe Root-Fogler, dont nous avons donné la photographie dans notre numéro du 1er décembre.

Root-Fogler avaient déjà triomphé en 1905. C'est la troisième fois consécutive que Root remporte cette difficile épreuve. Les Européens ont été fort applaudis pour leur résistance et leur énergie. Rutt, les frères Georget, Vanderstuyft, Stol, Petit-Breton, Vanoni, avec plus de chance auraient dû triompher. Dès que notre correspondant de New-York nous aura fait parvenir des photographies des Six Jours, nous les publierons

Dans ce numéro, nous publions en hors-texte le portrait de Briat, notre meilleur boxeur amateur. Champion de 1905, il a renouvelé sa victoire en 1906 en remportant plusieurs championnats : le championnat du monde de boxe française, poids moyens, le championnat de France boxe anglaise, poids moyens et il a terminé second dans le championnat de boxe française poids lourds.

Un de nos lecteurs, M. Marcel Eloy, 23, rue Saint-Quentin, au Havre, nous a écrit il y a quelques jours pour nous donner une excellente idée.

« Pourquoi, dit-il, ne feriez-vous pas paraître une étude sur les « Rois « du turf » ? Ce serait un sujet qui intéresserait, je crois, très vivement vos lecteurs — et ils sont nombeux — que le sport hippique passionne ».

M. Marcel Eloy constatera sans doute avec plaisir que nous avons mis dès ce numéro son idée à exécution en donnant une biographie du célèbre jockey Alec Carter, accompagnée d'un tableau statistique de ses courses. Chaque semaine, pendant la saison d'hiver, nous passerons ainsi en revue les champions des divers sports.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

1° Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30).

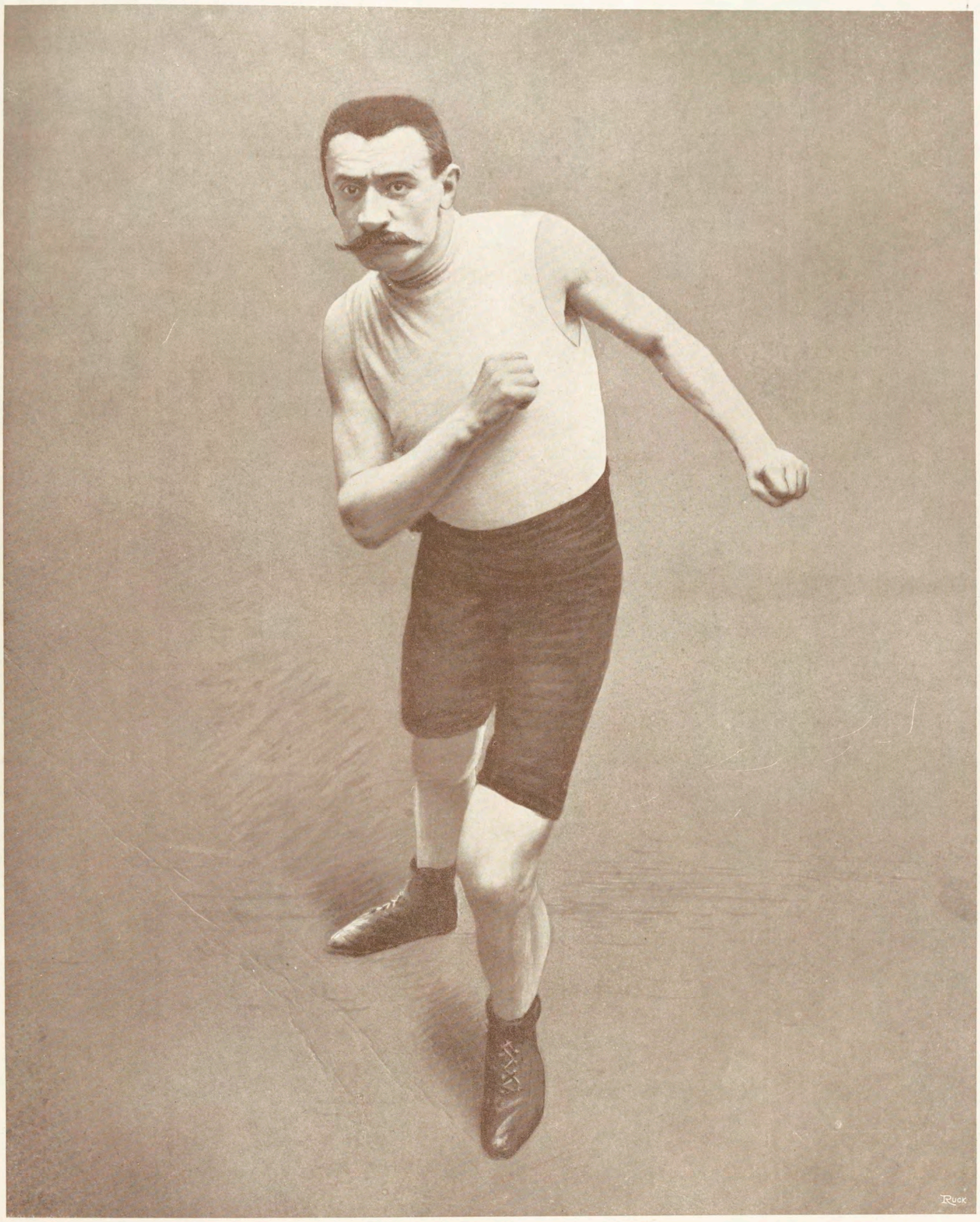
2° Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour ;

3° Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours : sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 0/0 ;

4° Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr 50) pour nos abonnés ;

5° Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires ;

6° Nos abonnés ne paient leurs 52 numéros que 24 francs au lieu de 26 fr.



BRIAT

Champion de boxe anglaise et de boxe française, poids moyens (1906).

SOCIÉTÉ ANTOINETTE

STAND 22 (grande nef)

Un des stands les plus entourés du Salon. On y remarquait la nouvelle voiture, le moteur à 24 cylindres, auquel une glace habilement placée semblait en ajouter 24 autres, le moteur d'aéroplane à 8 cylindres auquel deux poids de 20 kilos forment équilibre, et une réduction de l'appareil de Santos-Dumont.

THE DAIMLER-MOTOR C° Ltd

STAND 111 (grande nef).

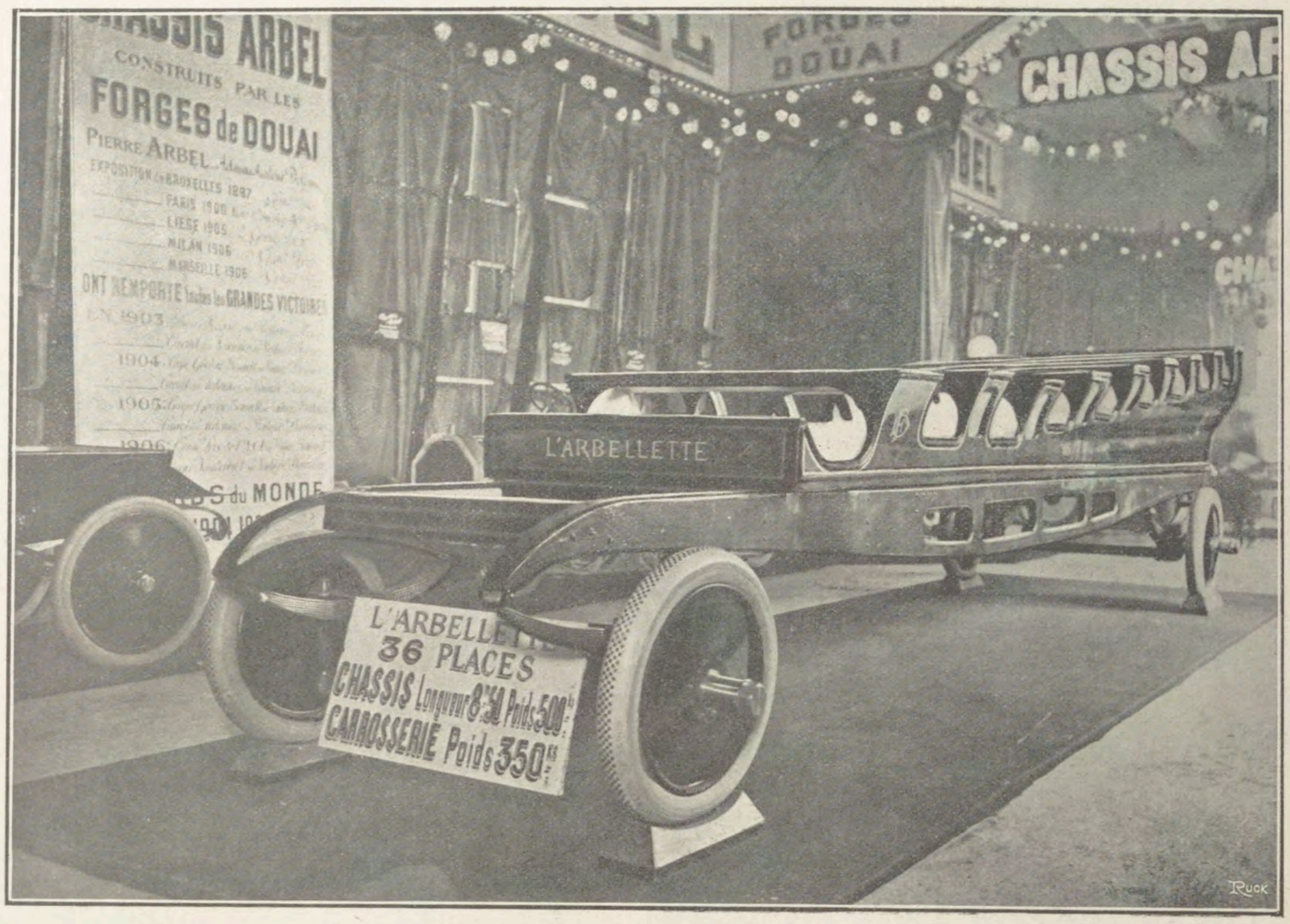
La puissante société anglaise fondée en 1904 pour l'exploitation des brevets Daimler expose des châssis 28-36, 30-40 et 35-45 HP, ainsi que des voitures carrossées conçues avec le sens du pratique et du confortable qui caractérise nos voisins d'outre-Manche.

LES FORGES DE DOUAI

Les stands 3 et 4 de la galerie F, où la Société des Forges de Douai exposait sa multiple collection de modèles, pouvaient, à juste titre, être dénommés le Palais des châssis. Et ce titre n'est pas une hyperbole.

S'il avait fallu mettre, sous les yeux du public, un type de chacun des modèles fabriqués par les puissantes usines du Nord, le Grand Palais n'eût pas suffi. Mais, en réalité, ils étaient sur tous les stands car, nous avons eu l'occasion de le montrer dans un précédent numéro, toutes les grandes maisons d'automobiles utilisent les châssis Arbel. Parmi les différents modèles exposés, celui qui attirait le plus les regards et dont nous donnons ci-contre la photographie est l'Arbellette, pauline de tourisme de 32 places, dont la carrosserie est venue en embouti avec le châssis. Arbel exécute, d'ailleurs, maintenant, à la demande des constructeurs, des types de châssis carrosserie pour tous modèles de voitures.

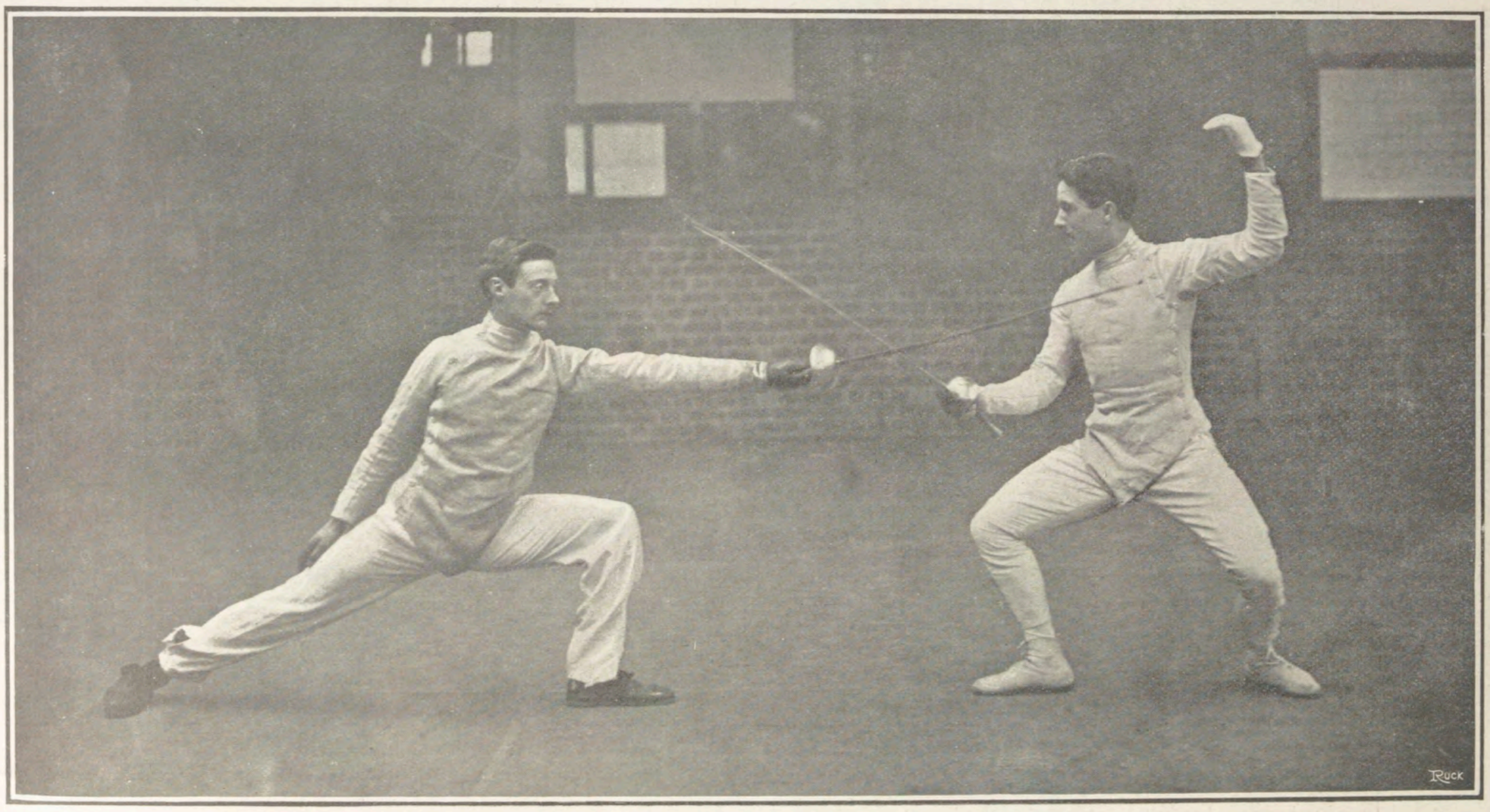
Ces châssis-carrosserie rencontrent la faveur des constructeurs. Ils permettent, surtout dans les voitures de faible puissance, une réduction notable de prix. Ils permettront peut-être d'obtenir la voiture légère à bon marché. A signaler également un très intéressant système de marche-pied-garde-boue embouti en une seule pièce, aussi élégant de lignes que simple et solide.



STANDS 3 et 4 (Galerie F).

Dans la multiple collection de modèles exposés par les forges de Douai, l'un attirait spécialement les yeux du public, c'est la pauline de 32 places avec châssis emboutis " L'Arbellette ".

LE CHALLENGE D'ÉPÉE INTERSALLES



L'assaut Gaudin-Bressin.

Le challenge d'épée intersalles s'est disputé dimanche dernier, au Lycée Condorcet. Le cercle Hoche, avec 8 touches, triomphait après barrage dans les équipes premières, battant la salle Carrichon et le Cercle d'Escrime à l'Epée. Dans les équipes secondes, la victoire est revenue au Cercle d'Escrime à l'Epée, avec 7 touches, devant la salle Chartier, l'Honneur de Douai et le Sporting-Club de Lyon.